

Canada Gazette

Part II



Gazette du Canada

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, DECEMBER 12, 2018

Statutory Instruments 2018

SOR/2018-242 to 267 and 269 and SI/2018-103 to 110

Pages 4305 to 4739

OTTAWA, LE MERCREDI 12 DÉCEMBRE 2018

Textes réglementaires 2018

DORS/2018-242 à 267 et 269 et TR/2018-103 à 110

Pages 4305 à 4739

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 811, 90 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 811, 90, 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/2018-242 November 21, 2018

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

P.C. 2018-1394 November 19, 2018

Whereas the Governor in Council considers it appropriate that the Leaders' Debates Commission be added to Schedule I.1 to the *Financial Administration Act*^a as a department for the purposes of that Act;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph 3(1)(a)^b of the *Financial Administration Act*^a, makes the annexed *Order Amending Schedule I.1 to the Financial Administration Act*.

Order Amending Schedule I.1 to the Financial Administration Act

Amendment

1 Schedule I.1 to the *Financial Administration Act*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

Column I	Column II
Division or Branch of the Federal Public Administration	Appropriate Minister
Leaders' Debates Commission <i>Commission des débats des chefs</i>	Minister of Democratic Institutions

Coming into Force

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

Enregistrement
DORS/2018-242 Le 21 novembre 2018

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

C.P. 2018-1394 Le 19 novembre 2018

Attendu que la gouverneure en conseil juge opportun que la Commission des débats des chefs soit inscrite à l'annexe I.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*^a comme ministère pour l'application de cette loi,

À ces causes, sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa 3(1)a)^b de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe I.1 de la Loi sur la gestion des finances publiques*^a, ci-après.

Décret modifiant l'annexe I.1 de la Loi sur la gestion des finances publiques

Modification

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

Colonne I	Colonne II
Secteur de l'administration publique fédérale	Ministre compétent
Commission des débats des chefs <i>Leaders' Debates Commission</i>	Le ministre des Institutions démocratiques

Entrée en vigueur

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

^a R.S., c. F-11

^b S.C. 2003, c. 22, par. 224(z.37)

¹ R.S., c. F-11

^a L.R., ch. F-11

^b L.C. 2003, ch. 22, al. 224z.37)

¹ L.R., ch. F-11

Registration
SOR/2018-243 November 22, 2018

AGRICULTURE AND AGRI-FOOD ADMINISTRATIVE
MONETARY PENALTIES ACT

The Minister of Health, pursuant to subsection 4(1)^a of the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act,^b makes the annexed *Regulations Amending the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations Respecting the Pest Control Products Act and Regulations (Penalties and Schedules)*.

Ottawa, November 15, 2018

Ginette Petitpas Taylor
Minister of Health

Regulations Amending the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations Respecting the Pest Control Products Act and Regulations (Penalties and Schedules)

Amendments

1 Section 5 of the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations Respecting the Pest Control Products Act and Regulations*¹ is replaced by the following:

5 (1) The amount of the penalty in respect of a violation committed by an individual otherwise than in the course of a business and that is not committed to obtain a financial benefit is

- (a) \$500, for a minor violation;
- (b) \$800, for a serious violation; and
- (c) \$1,300, for a very serious violation.

(2) The amount of the penalty in respect of a minor violation committed by a person in the course of a business or in order to obtain a financial benefit is \$1,300.

^a 2016, c. 9, s. 70

^b S.C. 1995, c. 40

¹ SOR/2001-132; SOR/2010-191, s. 1

Enregistrement
DORS/2018-243 Le 22 novembre 2018

LOI SUR LES SANCTIONS ADMINISTRATIVES
PÉCUNIAIRES EN MATIÈRE D'AGRICULTURE ET
D'AGROALIMENTAIRE

La ministre de la Santé, en vertu du paragraphe 4(1)^a de la Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire^b, prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire (Loi sur les produits antiparasitaires et ses règlements)* (sanctions et annexes), ci-après.

Ottawa, le 15 novembre 2018

La ministre de la Santé
Ginette Petitpas Taylor

Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire (Loi sur les produits antiparasitaires et ses règlements) (sanctions et annexes)

Modifications

1 L'article 5 du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire (Loi sur les produits antiparasitaires et ses règlements)*¹ est remplacé par ce qui suit :

5 (1) Le montant de la sanction applicable à la violation commise par une personne physique, sauf dans le cadre d'une entreprise ou à des fins lucratives, est le suivant :

- a) 500 \$, dans le cas d'une violation mineure;
- b) 800 \$, dans le cas d'une violation grave;
- c) 1 300 \$, dans le cas d'une violation très grave.

(2) Le montant de la sanction applicable à une violation mineure commise par une personne dans le cadre d'une entreprise ou à des fins lucratives est de 1 300 \$.

^a 2016, ch. 9, art. 70

^b L.C. 1995, ch. 40

¹ DORS/2001-132; DORS/2010-191, art. 1

(3) The amount of the penalty in respect of a violation committed by a person in the course of a business or in order to obtain a financial benefit is \$6,000 for a serious violation and \$10,000 for a very serious violation, with adjustments, if any, determined in accordance with column 2 of Schedule 2 for each total gravity value as established in accordance with section 6 and set out in column 1 of that Schedule.

2 The portion of item 1 of Part 1 of Schedule 1 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Short-form Description*
1	Manufacture, possess, handle, store, transport, import, distribute or use a pest control product that is not registered or otherwise authorized

3 The portion of item 3 of Part 1 of Schedule 1 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Short-form Description*
3	Store, import, export or distribute a pest control product not packaged or labelled in accordance with the regulations or, if it is registered, the conditions of registration

4 The portion of item 6 of Part 1 of Schedule 1 to the Regulations in columns 2 and 3 is replaced by the following:

Column 2		Column 3
Item	Short-form Description*	Classification
6	Package, label or advertise a pest control product in a way that is false, misleading or likely to create an erroneous impression	Serious

5 Items 8 to 11 of Part 1 of Schedule 1 to the Regulations are replaced by the following:

Item	Provision of the Pest Control Products Act	Column 2 Short-form Description*	Column 3 Classification
8	6(8.1)	Alter, destroy or falsify a document required to be kept, maintained or provided	Very serious

(3) Le montant de la sanction applicable à une violation commise par une personne dans le cadre d'une entreprise ou à des fins lucratives est de 6 000 \$, dans le cas d'une violation grave, et de 10 000 \$, dans le cas d'une violation très grave. Ce montant peut être rajusté, selon le rajustement prévu à la colonne 2 de l'annexe 2 et en fonction de la cote de gravité globale figurant à la colonne 1, laquelle est établie conformément à l'article 6.

2 Le passage de l'article 1 de la partie 1 de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Description sommaire*
1	Fabriquer, posséder, manipuler, stocker, transporter, importer, distribuer ou utiliser un produit antiparasitaire non homologué ou qui n'est pas autrement autorisé

3 Le passage de l'article 3 de la partie 1 de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Description sommaire*
3	Stocker, importer, exporter ou distribuer un produit antiparasitaire qui n'est pas emballé ou étiqueté conformément au règlement ou, dans le cas où il est homologué, conformément aux conditions d'homologation

4 Le passage de l'article 6 de la partie 1 de l'annexe 1 du même règlement figurant dans les colonnes 2 et 3 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2		Colonne 3
Article	Description sommaire*	Qualification
6	Emballer un produit antiparasitaire, l'étiqueter ou en faire la publicité d'une manière fausse, trompeuse ou susceptible de créer une fausse impression	Grave

5 Les articles 8 à 11 de la partie 1 de l'annexe 1 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Article	Disposition de la Loi sur les produits antiparasitaires	Colonne 2 Description sommaire*	Colonne 3 Qualification
8	6(8.1)	Modifier, détruire ou falsifier un document qui doit être conservé, tenu à jour, fourni ou transmis	Très grave

	Column 1	Column 2	Column 3		Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Item	Provision of the <i>Pest Control Products Act</i>	Short-form Description*	Classification	Article	Disposition de la <i>Loi sur les produits antiparasitaires</i>	Description sommaire*	Qualification
9	6(8.2)(a)	Alter a document issued or made — or in any manner given — under the <i>Pest Control Products Act</i>	Very serious	9	6(8.2)a)	Modifier un document délivré, fait ou donné — ou remis de quelque façon que ce soit — sous le régime de la <i>Loi sur les produits antiparasitaires</i>	Très grave
10	6(8.2)(b)	Have in possession or use a document issued or made — or in any manner given — under the <i>Pest Control Products Act</i> that has been altered	Serious	10	6(8.2)b)	Avoir en sa possession ou utiliser un document qui a été délivré, fait, ou donné — ou remis de quelque façon que ce soit — sous le régime de la <i>Loi sur les produits antiparasitaires</i> et qui a été modifié	Grave
11	6(8.3)	Have in possession or use any document not issued or made — or in any manner given — under the <i>Pest Control Products Act</i> that so resembles a document issued or made — or in any manner given — under that Act that is likely to be mistaken for such a document	Serious	11	6(8.3)	Avoir en sa possession ou utiliser un document qui n'est pas délivré, fait ou donné — ou remis de quelque façon que ce soit — sous le régime de la <i>Loi sur les produits antiparasitaires</i> s'il est susceptible d'être confondu avec un document ainsi délivré, fait, donné ou remis	Grave

6 Part 1 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after item 13:

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Provision of the <i>Pest Control Products Act</i>	Short-form Description*	Classification
13.1	31(2)	Fail to comply with a condition imposed by the Minister under subsection 21(4) of the <i>Pest Control Products Act</i>	Serious

6 La partie 1 de l'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 13, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Disposition de la <i>Loi sur les produits antiparasitaires</i>	Description sommaire*	Qualification
13.1	31(2)	Omettre de se conformer aux conditions imposées par le ministre en application du paragraphe 21(4) de la <i>Loi sur les produits antiparasitaires</i>	Grave

	Column 1	Column 2	Column 3		Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Item	Provision of the <i>Pest Control Products Act</i>	Short-form Description*	Classification	Article	Disposition de la <i>Loi sur les produits antiparasitaires</i>	Description sommaire*	Qualification
13.2	31(2)	Fail to comply with a condition imposed by the Minister under paragraph 21(5)(a) of the <i>Pest Control Products Act</i> with respect to the continued possession, handling, storage, distribution or use of stocks of a pest control product in Canada at the time of cancellation of its registration	Serious	13.2	31(2)	Omettre de se conformer aux conditions imposées par le ministre en application de l'alinéa 21(5)a) de la <i>Loi sur les produits antiparasitaires</i> à l'égard de l'autorisation de poursuivre la possession, la manipulation, le stockage, la distribution ou l'utilisation des stocks d'un produit antiparasitaire se trouvant au Canada à la date de la révocation de l'homologation	Grave
13.3	31(2)	Fail to comply with the requirement to recall and dispose of a pest control product, the registration of which is cancelled, in the manner specified by the Minister under paragraph 21(5)(b) of the <i>Pest Control Products Act</i>	Very serious	13.3	31(2)	Omettre de se conformer à l'obligation de faire le rappel d'un produit antiparasitaire dont l'homologation est révoquée et de procéder à sa disposition de la manière précisée par le ministre en application de l'alinéa 21(5)b) de la <i>Loi sur les produits antiparasitaires</i>	Très grave
13.4	31(2)	Fail to comply with a condition imposed by the Minister under subsection 22(3) of the <i>Pest Control Products Act</i>	Serious	13.4	31(2)	Omettre de se conformer aux conditions imposées par le ministre en application du paragraphe 22(3) de la <i>Loi sur les produits antiparasitaires</i>	Grave

7 The portion of item 14 of Part 1 of Schedule 1 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

	Column 2
Item	Short-form Description*
14	Resist or obstruct an inspector or make a false or misleading statement to an inspector who is exercising powers or performing duties or functions under the <i>Pest Control Products Act</i>

7 Le passage de l'article 14 de la partie 1 de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2
Article	Description sommaire*
14	Entraver l'action de l'inspecteur qui exerce ses attributions sous le régime de la <i>Loi sur les produits antiparasitaires</i> ou lui faire une déclaration fausse ou trompeuse

8 The portion of item 15 of Part 1 of Schedule 1 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

Column 3	
Item	Classification
15	Very serious

9 Part 1 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after item 15:

Item	Column 1 Provision of the <i>Pest Control Products Act</i>	Column 2 Short-form Description*	Column 3 Classification
15.1	48(1)(c)	Fail to comply with an order to present any pest control product or other thing for inspection in any manner and under any conditions that the inspector considers necessary to conduct an inspection	Very serious
15.2	48(1)(d)	Fail to comply with an order to move a means of transport to a place where the inspector can enter it	Very serious
15.3	48(1)(d.3)	Fail to comply with an order to move the pest control product or other thing or, for any time that may be necessary, not to move it or to restrict its movement	Very serious
15.4	48(1)(d.7)	Fail to comply with an order given to any person in the place being inspected to establish their identity to the inspector's satisfaction	Serious

8 Le passage de l'article 15 de la partie 1 de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Qualification
15	Très grave

9 La partie 1 de l'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 15, de ce qui suit :

Article	Colonne 1 Disposition de la <i>Loi sur les produits antiparasitaires</i>	Colonne 2 Description sommaire*	Colonne 3 Qualification
15.1	48(1)(c)	Contrevenir à l'ordre de l'inspecteur de présenter, pour examen, un produit antiparasitaire ou tout autre objet, selon les modalités et les conditions qu'il estime nécessaires pour procéder à la visite	Très grave
15.2	48(1)(d)	Contrevenir à l'ordre de l'inspecteur de conduire un moyen de transport en tout lieu où il peut procéder à sa visite	Très grave
15.3	48(1)(d.3)	Contrevenir à l'ordre de déplacer ou non un produit antiparasitaire ou tout autre objet, ou d'en limiter le déplacement, aussi longtemps que nécessaire	Très grave
15.4	48(1)(d.7)	Contrevenir à l'ordre de l'inspecteur qui est donné à quiconque se trouve dans le milieu visité d'établir, à la satisfaction de l'inspecteur, son identité	Grave

10 Part 1 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after item 16:

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Provision of the <i>Pest Control Products Act</i>	Short-form Description*	Classification
17	51(1)	Fail to comply with an order to provide, on the date, at the time and place and in the manner specified by the inspector, the document, information or sample specified by the inspector	Serious
17.1	53(1)(b)	Fail to comply with an order to store or move a pest control product	Very serious
17.2	53(1)(c)	Fail to comply with an order to dispose of a seized pest control product or other thing that is perishable	Very serious
17.3	53(1)(d)	Fail to comply with an order to dispose of a seized pest control product or other thing that endangers human health or safety or the environment	Very serious

11 The portion of item 18 of Part 1 of Schedule 1 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Provision of the <i>Pest Control Products Act</i>	Short-form Description*	Classification
18	53(4)	Remove, alter or interfere with, without an inspector's authorization, a pest control product or other thing seized and detained	Very serious
18.1	54(1)	Fail to comply with an order to remove a non-compliant pest control product from Canada, or, if removal is not possible, to destroy it	Very serious

10 La partie 1 de l'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 16, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Disposition de la <i>Loi sur les produits antiparasitaires</i>	Description sommaire*	Qualification
17	51(1)	Contrevenir à l'ordre de l'inspecteur de lui fournir, aux date, heure et lieu et de la façon qu'il précise, les documents, les renseignements ou les échantillons qu'il précise	Grave
17.1	53(1)(b)	Contrevenir à l'ordre de stocker ou de déplacer un produit antiparasitaire	Très grave
17.2	53(1)(c)	Contrevenir à l'ordre de disposer d'un produit antiparasitaire ou de tout autre objet périssable qui sont saisis	Très grave
17.3	53(1)(d)	Contrevenir à l'ordre de disposer d'un produit antiparasitaire ou de tout autre objet qui présente un danger pour la santé ou la sécurité humaines ou pour l'environnement s'ils sont saisis	Très grave

11 Le passage de l'article 18 de la partie 1 de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 2 est modifié par ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Disposition de la <i>Loi sur les produits antiparasitaires</i>	Description sommaire*	Qualification
18	53(4)	Transférer, sans l'autorisation de l'inspecteur, le produit antiparasitaire ou autre objet saisi et retenu ou en modifier l'état de quelque manière que ce soit	Très grave
18.1	54(1)	Contrevenir à l'ordre de retirer du Canada un produit antiparasitaire non conforme ou, si le retrait est impossible, de le détruire	Très grave

12 Item 1 of Part 2 of Schedule 1 to the Regulations is renumbered as item 1.5.

13 Part 2 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following before item 1.5:

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Provision of the <i>Pest Control Products Regulations</i>	Short-form Description*	Classification
1	3.2(1)	Fail to ensure that the required documents accompany the shipment of the pest control product during transport through Canada or during any short-term storage in Canada in the prescribed manner	Very serious
1.1	3.2(2) to (8)	Fail to ensure that the required documents accompany the shipment of the pest control product during transport through Canada or during any short-term storage in Canada	Very serious
1.2	3.2(9)	Fail to ensure that the packaging of the pest control product is constructed in the prescribed manner	Very serious
1.3	3.2(10)	Fail to store or transport the pest control product separately from food or feed or in such a way as to avoid the possible contamination of the food or feed	Very serious
1.4	3.3	Fail to provide information to the Minister on request and in the manner requested	Very serious

Coming into Force

14 (1) These Regulations, except sections 12 and 13, come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

(2) Sections 12 and 13 come into force on the day on which sections 2 and 3 of the *Pest Control Products Regulations (Goods not intended for the Canadian Market)* come into force but, if these Regulations are registered after that day, those

12 L'article 1 de la partie 2 de l'annexe 1 du même règlement devient l'article 1.5.

13 La partie 2 de l'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, avant l'article 1.5, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Disposition du <i>Règlement sur les produits antiparasitaires</i>	Description sommaire*	Qualification
1	3.2(1)	Omettre de veiller à ce que les documents requis accompagnent l'expédition du produit antiparasitaire de la manière prévue par règlement pendant son transit au Canada ou son stockage à court terme au Canada	Très grave
1.1	3.2(2) à (8)	Omettre de veiller à ce que les documents requis accompagnent l'expédition du produit antiparasitaire pendant son transit au Canada ou son stockage à court terme au Canada	Très grave
1.2	3.2(9)	Omettre de veiller à ce que l'emballage du produit antiparasitaire soit fabriqué de la manière prévue par règlement	Très grave
1.3	3.2(10)	Omettre de stocker ou de transporter le produit antiparasitaire séparément de tout aliment ou de le placer de façon à éviter toute contamination possible de l'aliment	Très grave
1.4	3.3	Omettre de fournir les renseignements à la demande du ministre et de la manière qu'il indique	Très grave

Entrée en vigueur

14 (1) Le présent règlement, sauf les articles 12 et 13, entre en vigueur à la date de sa publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*.

(2) Les articles 12 et 13 entrent en vigueur à la date d'entrée en vigueur des articles 2 et 3 du *Règlement modifiant le Règlement sur les produits antiparasitaires (produit non destiné à être commercialisé sur le marché canadien)* ou si elle est

sections come into force on the day on which these Regulations are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

The *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations Respecting the Pest Control Products Act and Regulations* (the AMPs Regulations) do not correctly reference the new offences and the amended provisions of the 2016 *Pest Control Products Act* (PCPA).

Compliance and enforcement officers have indicated that the existing monetary penalties established in the regulation 17 years ago no longer serve as an effective deterrent for non-compliance with the PCPA.

Background

In December 2013, Canada agreed with other World Trade Organization members to adopt the new Trade Facilitation Agreement (TFA). The TFA was formally adopted by the General Council on November 27, 2014, enabling the domestic implementation process to begin. Canada committed to implementing the legislative changes necessary to meet its obligations under the TFA.

Amendments to the *Food and Drugs Act*, *Hazardous Products Act*, *Radiation Emitting Devices Act*, *Pest Control Products Act*, *Canada Consumer Product Safety Act* and consequential amendments to the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act* as well as regulatory amendments under some of the above-mentioned statutes, were identified by Health Canada as necessary to implement articles 10.8.1 (Rejected Goods) and 11.8 (Freedom of Transit) of the TFA. Amendments to these statutes were proposed in Bill C-13 and also included amendments to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* administered by Environment and Climate Change Canada. Bill C-13 received royal assent on December 12, 2016.

The amendments to the PCPA restructured the compliance and enforcement provisions and included new offences related to compliance with inspectors' orders, such as the failure to remove non-compliant products from Canada.

postérieure, à la date d'enregistrement du présent règlement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire* (*Loi sur les produits antiparasitaires et ses règlements*) [ci-après *Règlement sur les SAP*] n'est pas correctement adapté aux nouvelles infractions et aux dispositions modifiées de la *Loi sur les produits antiparasitaires* (LPA) de 2016.

Les agents de conformité et d'application de la loi ont indiqué que les sanctions pécuniaires établies dans la réglementation il y a 17 ans ne servent plus de moyen de dissuasion efficace contre la non-conformité à la LPA.

Contexte

En décembre 2013, le Canada a convenu avec les autres membres de l'Organisation mondiale du commerce d'adopter le nouvel Accord sur la facilitation des échanges (AFE). Ce dernier a été formellement adopté par le Conseil général le 27 novembre 2014, ce qui a permis son lancement à l'échelle nationale. Le Canada s'est engagé à mettre en œuvre les modifications législatives nécessaires pour s'acquitter de ses obligations en vertu de l'AFE.

Santé Canada a jugé que des modifications visant la *Loi sur les aliments et drogues*, la *Loi sur les produits dangereux*, la *Loi sur les dispositifs émettant des radiations*, la *Loi sur les produits antiparasitaires*, la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation* et, conséquemment, la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire* ainsi que différents règlements afférents aux lois susmentionnées étaient nécessaires pour mettre en œuvre les articles 10.8.1 (Marchandises refusées) et 11.8 (Liberté de transit) de l'AFE. Ces modifications, proposées dans le projet de loi C-13, comprenaient également des changements visant la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, administrée par Environnement et Changement climatique Canada. Le projet de loi C-13 a reçu la sanction royale le 12 décembre 2016.

Les modifications apportées à la LPA ont restructuré les dispositions relatives à la conformité et à l'application de la loi et ajouté de nouvelles infractions liées au respect des ordres des inspecteurs, comme le défaut de retirer des produits non conformes au Canada.

The AMPs Regulations were first established in 2001 and were updated in 2010 to include contraventions of the *Pest Control Products Sales Information Reporting Regulations* and the *Pest Control Products Incident Reporting Regulations*. The AMPs Regulations serve as an enforcement tool to address non-compliance with the PCPA.

The monetary penalty regime can address a range of compliance issues: some relatively minor (such as incorrectly filling out paperwork), and some more severe (such as misuse of a pest control product).

Objectives

Part 1 of Schedule 1 of the AMPs Regulations will add the new offences as eligible violations for monetary penalties and update the existing provision references to reflect the TFA-related changes to the PCPA, including their short-form descriptions and violation classifications. The updated AMPs Regulations will allow the use of the administrative monetary penalties (AMPs) to address non-compliance with the TFA-related provisions of the PCPA.

The Regulations will increase the monetary penalties to a level that would make them an effective deterrent to non-compliance as was done by the Canadian Food Inspection Agency in 2010.

The AMPs Regulations also include administrative corrections to four items in the schedule that are not related to the TFA. These are necessary to ensure that non-compliance with the conditions established by the Minister during the cancellation of a registration can be proceeded with by way of monetary penalties.

Description

TFA-related amendments to existing items in Part 1 of Schedule 1

The following changes to existing items of Part 1 of Schedule 1 of the Regulations will update the short-form descriptions or provision references to the recently amended PCPA. The change to the classification of the item referencing subsection 46(2) is not directly related to the TFA, but was done to ensure consistency with similar violations under the PCPA.

Le Règlement sur les SAP, qui sert d'outil d'application de la loi pour contrer la non-conformité à la LPA, a été établi en 2001 et mis à jour en 2010 pour inclure les contraventions du *Règlement concernant les rapports sur les renseignements relatifs aux ventes de produits antiparasitaires* et du *Règlement sur les déclarations d'incident relatif aux produits antiparasitaires*.

Le régime des sanctions pécuniaires peut aborder un éventail de problèmes de conformité : certains sont relativement mineurs (par exemple remplir de façon incorrecte des documents) et d'autres plus graves (par exemple mauvais usage d'un produit antiparasitaire).

Objectifs

La partie 1 de l'annexe 1 du Règlement sur les SAP permettra d'ajouter de nouvelles infractions admissibles à des sanctions pécuniaires et d'harmoniser les dispositions réglementaires actuelles aux modifications ayant trait à l'AFE qui ont été apportées à la LPA, y compris les descriptions abrégées et les classifications d'infractions. Le Règlement sur les SAP révisé permettra aussi l'utilisation des sanctions administratives pécuniaires (SAP) pour contrer la non-conformité aux dispositions de la LPA relatives à l'AFE.

Le Règlement permettra d'augmenter le montant des sanctions pécuniaires à un niveau qui en feraient des moyens de dissuasion plus efficaces contre la non-conformité, comme l'a fait l'Agence canadienne d'inspection des aliments en 2010.

Le Règlement sur les SAP comprendra également des corrections administratives à quatre éléments de l'annexe qui ne sont pas liés à l'AFE. Ces modifications sont nécessaires pour faire en sorte que la non-conformité aux conditions établies par le ministre lors de la révocation d'une homologation puisse donner lieu à des sanctions pécuniaires.

Description

Modifications liées à l'AFE dans la partie 1 de l'annexe 1

Les changements ci-dessous visant la partie 1 de l'annexe 1 du Règlement permettront de mettre à jour les descriptions abrégées ou les renvois à la version récemment modifiée de la LPA. Le changement apporté à la classification du paragraphe 46(2) n'est pas directement lié à l'AFE, mais a été fait pour assurer la cohérence avec des infractions semblables en vertu de la LPA.

Column 1 Provision of the PCPA	Column 2 Short-form Description	Column 3 Classification	Comments
6(1)	Manufacture, possess, handle, store, transport, import, distribute or use a pest control product that is not registered or otherwise authorized	Very serious	Short-form description amended to reflect the updated language in the PCPA.
6(3)	Store, import, export or distribute a pest control product not packaged or labelled in accordance with the Regulations or, if it is registered, the conditions of registration	Serious	Short-form description amended to reflect the updated language in the PCPA.
6(7)	Package, label or advertise a pest control product in a way that is false, misleading or likely to create an erroneous impression	Serious	Short-form description amended to reflect the updated language in the PCPA. Classification changed from "minor" to "serious" to be consistent with subsection 6(3).
46(1)	Resist or obstruct an inspector or make a false or misleading statement to an inspector who is exercising powers or performing duties or functions under the <i>Pest Control Products Act</i>	Very serious	Short-form description amended to reflect the updated language in the PCPA.
46(2)	Fail to make records available to an inspector on request	Very serious	While not directly related to the changes made to the PCPA by the TFA, to ensure consistency in the application of the AMPs program, the classification of this item has been changed from "serious" to "very serious" to be consistent with the classification of 48(1)(c) in this schedule. Providing records to an inspector is considered integral to the regulatory program.

Colonne 1 Disposition de la LPA	Colonne 2 Description sommaire	Colonne 3 Qualification	Commentaires
6(1)	Fabriquer, posséder, manipuler, stocker, transporter, importer, distribuer ou utiliser un produit antiparasitaire non homologué ou qui n'est pas autrement autorisé	Très grave	La description abrégée a été modifiée en fonction du nouveau libellé de la LPA.
6(3)	Stocker, importer, exporter ou distribuer un produit antiparasitaire qui n'est pas emballé ou étiqueté conformément au Règlement ou, dans le cas où il est homologué, conformément aux conditions d'homologation	Grave	La description abrégée a été modifiée en fonction du nouveau libellé de la LPA.
6(7)	Emballer un produit antiparasitaire, l'étiqueter ou en faire la publicité d'une manière fautive, trompeuse ou susceptible de créer une fautive impression	Grave	La description abrégée a été modifiée en fonction du nouveau libellé de la LPA. La classification est passée de « mineure » à « grave » pour être compatible avec le paragraphe 6(3).
46(1)	Entraver l'action de l'inspecteur qui exerce ses attributions sous le régime de la <i>Loi sur les produits antiparasitaires</i> ou lui faire une déclaration fautive ou trompeuse	Très grave	La description abrégée a été modifiée en fonction du nouveau libellé de la LPA.
46(2)	Omettre de mettre les dossiers à la disposition des inspecteurs sur demande	Très grave	Même si cela n'est pas directement lié aux changements apportés à la LPA en fonction de l'AFE, pour assurer l'uniformité dans l'application du programme des sanctions administratives pécuniaires, la classification de cet élément est passée de « grave » à « très grave » à des fins de cohérence avec la classification de l'alinéa 48(1)c) de l'annexe. Fournir des dossiers à un inspecteur est considéré comme essentiel à l'exécution du programme réglementaire.

New TFA-related additions to Part 1 of Schedule 1

The Regulations will add the new items listed below to Part 1 of Schedule 1. The new items have been classified based on the following definitions and determinations made by Health Canada's pesticide compliance and enforcement program to ensure consistent application of the monetary penalty program and to ensure the regulatory integrity of the legislation.

- Very serious violation — is one in which the potential or the probability for causing any harm (i.e. to human health or safety, or to the environment or the integrity of the regulatory system) is significant.
- Serious violation — is one in which the potential or the probability for causing any harm (i.e. to human health or safety, or to the environment or the integrity of the regulatory system) is moderate.
- Minor violation — is one in which the potential or the probability for causing any harm (i.e. to human health or safety, or to the environment or the integrity of the regulatory system) is low.

Nouveaux ajouts liés à l'AFE dans la partie 1 de l'annexe 1

Le Règlement permettra d'ajouter les nouveaux éléments énumérés ci-dessous à la partie 1 de l'annexe 1. Ces éléments ont été classés en fonction des définitions qui suivent et des conclusions tirées du programme de Santé Canada sur la conformité et l'application de la loi en matière de pesticides afin d'assurer l'exécution uniforme du programme de sanctions pécuniaires et l'intégrité réglementaire de la législation.

- L'infraction très grave — est une infraction dans laquelle le potentiel ou la probabilité de causer un dommage (c'est-à-dire à la santé ou à la sécurité humaines, à l'environnement ou à l'intégrité du système de réglementation) sont importants.
- L'infraction grave — est une infraction dans laquelle le potentiel ou la probabilité de causer un dommage (c'est-à-dire à la santé ou à la sécurité humaines, à l'environnement ou à l'intégrité du système de réglementation) sont modérés.
- L'infraction mineure — est une infraction dans laquelle le potentiel ou la probabilité de causer un dommage (c'est-à-dire à la santé ou à la sécurité humaines, à l'environnement ou à l'intégrité du système de réglementation) sont faibles.

Column 1 Provision of the PCPA	Column 2 Short-form Description	Column 3 Classification	Comments
6(8.1)	Alter, destroy or falsify a document required to be kept, maintained or provided	Very Serious	Altering, falsifying or destroying documents that are required to be kept under the PCPA is considered to be an egregious contravention of the legislation. Classified as "very serious" because official documents are considered integral to the regulatory program.
6(8.2)(a)	Alter a document issued or made — or in any manner given — under the <i>Pest Control Products Act</i>	Very Serious	Altering documents issued under the PCPA is considered to be an egregious contravention of the legislation. Classified as "very serious" because official documents are considered to be integral to the regulatory program.
6(8.2)(b)	Have in possession or use a document issued or made — or in any manner given — under the <i>Pest Control Products Act</i> that has been altered	Serious	Possession or use of official documents issued under the PCPA is considered to be integral to the regulatory program. Classified as "serious" because a person may not knowingly be in possession of an altered document.
6(8.3)	Have in possession or use any document not issued or made — or in any manner given — under the <i>Pest Control Products Act</i> that so resembles a document issued or made — or in any manner given — under that Act that is likely to be mistaken for such a document	Serious	Possession or use of official documents issued under the PCPA is considered to be integral to the regulatory program. Classified as "serious" because a person may not knowingly be in possession of unofficial documents.
48(1)(c)	Fail to comply with an order to present any pest control product or other thing for inspection in any manner and under any conditions that the inspector considers necessary to conduct an inspection	Very Serious	Compliance with an inspector's order is considered to be integral to the regulatory program. Classified as "very serious" for purposely not complying with an inspector's order during an inspection.

Column 1 Provision of the PCPA	Column 2 Short-form Description	Column 3 Classification	Comments
48(1)(d)	Fail to comply with an order to move a means of transport to a place where the inspector can enter it	Very Serious	Compliance with an inspector's order is considered to be integral to the regulatory program. Classified as "very serious" for purposely not complying with an inspector's order to move a means of transport to a place to facilitate an inspection.
48(1)(d.3)	Fail to comply with an order to move the pest control product or other thing or, for any time that may be necessary, not to move it or to restrict its movement	Very Serious	Compliance with an inspector's order is considered to be integral to the regulatory program. Classified as "very serious" due to the potential risks to human health or the environment and purposely not following an inspector's orders.
48(1)(d.7)	Fail to comply with an order given to any person in the place being inspected to establish their identity to the inspector's satisfaction	Serious	Compliance with an inspector's order is considered to be integral to the regulatory program. Classified as "serious" rather than "very serious" because there is a lower risk to human health or the environment for failure to comply with an order to a person to establish their identity.
51(1)	Fail to comply with an order to provide, on the date, at the time and place and in the manner specified by the inspector, the document, information or sample specified by the inspector	Serious	Compliance with an inspector's order is integral to the regulatory program. Classified as "serious" rather than "very serious" because there is a lower risk to human health or the environment for non-compliance with an order to provide documentation or samples.
53(1)(b)	Fail to comply with an order to store or move a pest control product	Very Serious	Compliance with an inspector's order is considered to be integral to the regulatory program. Classified as "very serious" due to the potential risks to human health or the environment for non-compliance with an order to store or move a pest control product.
53(1)(c)	Fail to comply with an order to dispose of a seized pest control product or other thing that is perishable	Very Serious	Compliance with an inspector's order is considered to be integral to the regulatory program. Classified as "very serious" due to the potential risks to human health or the environment for non-compliance with an order to dispose of a seized pest control product.
53(1)(d)	Fail to comply with an order to dispose of a seized pest control product or other thing that endangers human health or safety or the environment	Very Serious	Compliance with an inspector's order is considered to be integral to the regulatory program. Classified as "very serious" due to the potential risks to human health or the environment for non-compliance with an order to dispose of a seized pest control product that poses an immediate threat to people or the environment.
54(1)	Fail to comply with an order to remove a non-compliant pest control product from Canada, or, if removal is not possible, to destroy it	Very Serious	Compliance with an inspector's order is considered to be integral to the regulatory program. Classified as "very serious" due to the potential risks to human health or the environment for non-compliance with an order to remove a non-compliant pest control product from Canada.

Colonne 1 Disposition de la LPA	Colonne 2 Description sommaire	Colonne 3 Qualification	Commentaires
6(8.1)	Modifier, détruire ou falsifier un document qui doit être conservé, tenu à jour, fourni ou transmis	Très grave	La modification, la falsification ou la destruction de documents qui doivent être conservés en vertu de la LPA sont considérées comme une infraction flagrante à la loi. Classée comme « très grave » parce que les documents officiels sont considérés comme essentiels à l'exécution du programme réglementaire.
6(8.2)a)	Modifier un document délivré, fait ou donné — ou remis de quelque façon que ce soit — sous le régime de la <i>Loi sur les produits antiparasitaires</i>	Très grave	La modification de documents délivrés en vertu de la LPA est considérée comme une infraction flagrante à la loi. Classée comme « très grave » parce que les documents officiels sont considérés comme essentiels à l'exécution du programme réglementaire.
6(8.2)b)	Avoir en sa possession ou utiliser un document qui a été délivré, fait, ou donné — ou remis de quelque façon que ce soit — sous le régime de la <i>Loi sur les produits antiparasitaires</i> et qui a été modifié	Grave	La possession ou l'utilisation de documents officiels délivrés en vertu de la LPA sont jugées essentielles à l'exécution du programme réglementaire. Classé comme « grave » parce qu'une personne ne peut sciemment être en possession d'un document altéré.
6(8.3)	Avoir en sa possession ou utiliser un document qui n'est pas délivré, fait ou donné — ou remis de quelque façon que ce soit — sous le régime de la <i>Loi sur les produits antiparasitaires</i> s'il est susceptible d'être confondu avec un document ainsi délivré, fait, donné ou remis	Grave	La possession ou l'utilisation de documents officiels délivrés en vertu de la LPA sont jugées essentielles à l'exécution du programme réglementaire. Classée comme « grave » parce qu'une personne ne peut sciemment être en possession de documents non officiels.
48(1)c)	Contrevenir à l'ordre de l'inspecteur de présenter, pour examen, un produit antiparasitaire ou tout autre objet, selon les modalités et les conditions qu'il estime nécessaires pour procéder à la visite	Très grave	Le respect de l'ordre d'un inspecteur est considéré comme essentiel à l'exécution du programme réglementaire. Classé comme « très grave » pour ne pas avoir respecté volontairement l'ordre d'un inspecteur lors d'une inspection.
48(1)d)	Contrevenir à l'ordre de l'inspecteur de conduire un moyen de transport en tout lieu où il peut procéder à sa visite	Très grave	Le respect de l'ordre d'un inspecteur est considéré comme essentiel à l'exécution du programme réglementaire. Classé comme « très grave » pour ne pas avoir respecté volontairement l'ordre d'un inspecteur de déplacer un moyen de transport à un endroit pour faciliter une inspection.
48(1)d.3)	Contrevenir à l'ordre de déplacer ou non un produit antiparasitaire ou tout autre objet, ou d'en limiter le déplacement, aussi longtemps que nécessaire	Très grave	Le respect de l'ordre d'un inspecteur est considéré comme essentiel à l'exécution du programme réglementaire. Classé comme « très grave » en raison des risques potentiels pour la santé humaine ou l'environnement et du non-respect volontaire des ordres d'un inspecteur.
48(1)d.7)	Contrevenir à l'ordre de l'inspecteur qui est donné à quiconque se trouve dans le milieu visité d'établir, à la satisfaction de l'inspecteur, son identité	Grave	Le respect de l'ordre d'un inspecteur est considéré comme essentiel à l'exécution du programme réglementaire. Classé comme « grave » plutôt que « très grave » parce qu'il y a un risque moins élevé pour la santé humaine ou l'environnement en cas de non-respect de l'ordre d'établir son identité.
51(1)	Contrevenir à l'ordre de l'inspecteur de lui fournir, aux date, heure et lieu et de la façon qu'il précise, les documents, les renseignements ou les échantillons qu'il précise	Grave	Le respect de l'ordre d'un inspecteur est considéré comme essentiel à l'exécution du programme réglementaire. Classé comme « grave » plutôt que « très grave » parce qu'il y a un risque moins élevé pour la santé humaine ou l'environnement en cas de non-respect de l'ordre de fournir des documents ou des échantillons.

Colonne 1 Disposition de la LPA	Colonne 2 Description sommaire	Colonne 3 Qualification	Commentaires
53(1)b)	Contrevenir à l'ordre de stocker ou de déplacer un produit antiparasitaire	Très grave	Le respect de l'ordre d'un inspecteur est considéré comme essentiel à l'exécution du programme réglementaire. Classé comme « très grave » en raison des risques potentiels pour la santé humaine ou l'environnement en cas de non-respect d'un ordre de stocker ou de déplacer un produit antiparasitaire.
53(1)c)	Contrevenir à l'ordre de disposer d'un produit antiparasitaire ou de tout autre objet périssable qui sont saisis	Très grave	Le respect de l'ordre d'un inspecteur est considéré comme essentiel à l'exécution du programme réglementaire. Classé comme « très grave » en raison des risques potentiels pour la santé humaine ou l'environnement en cas de non-respect d'un ordre d'éliminer un produit antiparasitaire saisi.
53(1)d)	Contrevenir à l'ordre de disposer d'un produit antiparasitaire ou de tout autre objet qui présente un danger pour la santé ou la sécurité humaines ou pour l'environnement s'ils sont saisis	Très grave	Le respect de l'ordre d'un inspecteur est considéré comme essentiel à l'exécution du programme réglementaire. Classé comme « très grave » en raison des risques potentiels pour la santé humaine ou l'environnement en cas de non-respect d'un ordre d'éliminer un produit antiparasitaire saisi qui représente une menace immédiate pour les personnes ou l'environnement.
54(1)	Contrevenir à l'ordre de retirer du Canada un produit antiparasitaire non conforme ou, si le retrait est impossible, de le détruire	Très grave	Le respect de l'ordre d'un inspecteur est considéré comme essentiel à l'exécution du programme réglementaire. Classé comme « très grave » en raison des risques potentiels pour la santé humaine ou l'environnement en cas de non-respect d'un ordre d'éliminer un produit antiparasitaire du Canada.

Administrative changes to Part 1 of Schedule 1

Subsections 21(4) and 22(3) and paragraphs 21(5)(a) and (b) authorize the Minister to impose conditions during the cancellation of a registration. The reference to the offence for violations of these provisions is found in subsection 31(2). The Regulations will correctly reference subsection 31(2) as the violation for non-compliance with subsections 21(4) and 22(3) and paragraphs 21(5)(a) and (b).

Changements administratifs à la partie 1 de l'annexe 1

Les paragraphes 21(4) et 22(3) ainsi que les alinéas 21(5)a) et 21(5)b) autorisent le ministre à imposer des conditions lors de la révocation d'une homologation. La référence à l'infraction pour violation de ces dispositions se trouve au paragraphe 31(2). Le Règlement fera correctement référence au paragraphe 31(2) en tant qu'infraction pour non-respect des paragraphes 21(4) et 22(3) et des alinéas 21(5)a) et 21(5)b).

Column 1 Provision of the PCPA	Column 2 Short-form Description	Column 3 Classification	Comments
31(2)	Fail to comply with a condition imposed by the Minister under subsection 21(4) of the <i>Pest Control Products Act</i>	Serious	Corrected the reference to the offence for violations of these provisions.
31(2)	Fail to comply with a condition imposed by the Minister under paragraph 21(5)(a) of the <i>Pest Control Products Act</i> with respect to the continued possession, handling, storage, distribution or use of stocks of a pest control product in Canada at the time of cancellation of its registration	Serious	Corrected the reference to the offence for violations of these provisions.

Column 1 Provision of the PCPA	Column 2 Short-form Description	Column 3 Classification	Comments
31(2)	Fail to comply with the requirement to recall and dispose of a pest control product, the registration of which is cancelled, in the manner specified by the Minister under paragraph 21(5)(b) of the <i>Pest Control Products Act</i>	Very serious	Corrected the reference to the offence for violations of these provisions.
31(2)	Fail to comply with a condition imposed by the Minister under subsection 22(3) of the <i>Pest Control Products Act</i>	Serious	Corrected the reference to the offence for violations of these provisions.

Colonne 1 Disposition de la LPA	Colonne 2 Description sommaire	Colonne 3 Qualification	Commentaires
31(2)	Omettre de se conformer aux conditions imposées par le ministre en application du paragraphe 21(4) de la <i>Loi sur les produits antiparasitaires</i>	Grave	Correction de la référence à l'infraction pour violation de ces dispositions.
31(2)	Omettre de se conformer aux conditions imposées par le ministre en application de l'alinéa 21(5)a) de la <i>Loi sur les produits antiparasitaires</i> à l'égard de l'autorisation de poursuivre la possession, la manipulation, le stockage, la distribution ou l'utilisation des stocks d'un produit antiparasitaire se trouvant au Canada à la date de la révocation de l'homologation	Grave	Correction de la référence à l'infraction pour violation de ces dispositions.
31(2)	Omettre de se conformer à l'obligation de faire le rappel d'un produit antiparasitaire dont l'homologation est révoquée et de procéder à sa disposition de la manière précisée par le ministre en application de l'alinéa 21(5)b) de la <i>Loi sur les produits antiparasitaires</i>	Très grave	Correction de la référence à l'infraction pour violation de ces dispositions.
31(2)	Omettre de se conformer aux conditions imposées par le ministre en application du paragraphe 22(3) de la <i>Loi sur les produits antiparasitaires</i>	Grave	Correction de la référence à l'infraction pour violation de ces dispositions.

New TFA-related additions to Part 2 of Schedule 1

Column 1 Provision of the PCPR	Column 2 Short-form Description	Column 3 Classification	Comments
3.2(1)	Fail to ensure that the required documents accompany the shipment of the pest control product during transport through Canada or during any short-term storage in Canada in the prescribed manner	Very serious	Compliance with the requirement to provide information for use by Canadian workers and for use in response to accidents involving in-transit pest control products is integral to the regulatory program. Classified as "very serious" due to the potential risks to human health or the environment for non-compliance with this requirement.
3.2(2) to (8)	Fail to ensure that the required documents accompany the shipment of the pest control product during transport through Canada or during any short-term storage in Canada	Very serious	Compliance with the requirement to provide safety information for use by Canadian workers and for use in response to accidents involving in-transit pest control products is integral to the regulatory program. Classified as "very serious" due to the potential risks to human health or the environment for non-compliance with this requirement.

Column 1 Provision of the PCPR	Column 2 Short-form Description	Column 3 Classification	Comments
3.2(9)	Fail to ensure that the packaging of the pest control product is constructed in the prescribed manner	Very serious	Classified as “very serious” due to the potential risks to human health or the environment.
3.2(10)	Fail to store or transport the pest control product separately from food or feed or in such a way as to avoid the possible contamination of the food and feed	Very serious	Classified as “very serious” due to the potential risks to human or animal health.
3.3	Fail to provide information to the Minister on request and in the manner requested	Very serious	Classified as “very serious” due to non-compliance with the ministers’ request for information that is considered to be integral to the regulatory program.

Nouveaux ajouts liés à l’AFE dans la partie 2 de l’annexe 1

Colonne 1 Disposition du RPA	Colonne 2 Description sommaire	Colonne 3 Qualification	Commentaires
3.2(1)	Omettre de veiller à ce que les documents requis accompagnent l’expédition du produit antiparasitaire de la manière prévue par règlement pendant son transit au Canada ou son stockage à court terme au Canada	Très grave	Le respect de l’obligation de fournir des renseignements aux travailleurs canadiens et de les utiliser en cas d’accidents mettant en cause des produits antiparasitaires en transit est essentiel à l’exécution du programme réglementaire. Classé comme « très grave » en raison des risques potentiels pour la santé humaine ou l’environnement en cas de non-respect de cette obligation.
3.2(2) à (8)	Omettre de veiller à ce que les documents requis accompagnent l’expédition du produit antiparasitaire pendant son transit au Canada ou son stockage à court terme	Très grave	Le respect de l’obligation de fournir des renseignements de sécurité aux travailleurs canadiens et de les utiliser en cas d’accidents mettant en cause des produits antiparasitaires en transit est essentiel à l’exécution du programme réglementaire. Classé comme « très grave » en raison des risques potentiels pour la santé humaine ou l’environnement en cas de non-respect de cette obligation.
3.2(9)	Omettre de veiller à ce que l’emballage du produit antiparasitaire soit fabriqué de la manière prévue par règlement	Très grave	Classé comme « très grave » en raison des risques potentiels pour la santé humaine ou l’environnement.
3.2(10)	Omettre de stocker ou de transporter le produit antiparasitaire séparément de tout aliment ou de le placer de façon à éviter toute contamination possible de l’aliment	Très grave	Classé comme « très grave » en raison des risques potentiels pour la santé humaine ou animale.
3.3	Omettre de fournir les renseignements à la demande du ministre et de la manière qu’il indique	Très grave	Classé comme « très grave » en raison du non-respect de la demande de renseignements des ministres considérée comme essentiel à l’exécution du programme de réglementation.

Increase in monetary penalties

The AMPs Regulations assign monetary penalties for the contravention of certain provisions of the PCPA and the *Pest Control Products Regulations* (PCPR). The AMPs Regulations set out the violations in respect of which provisions of the PCPA or PCPR the penalty is issued, the maximum amount of the penalty, and the options for payment. Specifically, AMPs can be issued in response to contraventions of provisions of the PCPA and PCPR that are established in the schedules of the AMPs Regulations or in

Augmentation du montant des sanctions pécuniaires

Le Règlement sur les SAP attribue des sanctions pécuniaires pour l’infraction à certaines dispositions de la LPA et du *Règlement sur les produits antiparasitaires* (RPA). Le Règlement sur les SAP définit les infractions aux dispositions de la LPA et du RPA pour lesquelles la sanction est imposée, le montant maximal de la sanction et les options de paiement. En fait, les SAP peuvent être imposées pour des infractions aux dispositions de la LPA et du RPA qui sont définies dans les annexes du Règlement sur les SAP

contravention of any order made by the Minister under the PCPA. These orders are written notices that direct a person to take specific actions. Furthermore, AMPs can also be issued to persons who refuse or neglect to perform any duty imposed by or under the PCPA.

Currently, the penalties for violations committed in the course of business for which a Notice of Violation (NOV) is issued are \$500 for a minor violation, \$2,000 for a serious violation, and \$4,000 for a very serious violation. In the case of individuals committing violations, otherwise than in the course of business, the penalties in the AMPs Regulations are currently set at \$100 for a minor violation, \$200 for a serious violation and \$400 for a very serious violation.

When determining the penalty for a particular case of non-compliance, compliance history, the degree of intent or negligence and the harm that was or could be done by the violation are considered. Once a penalty has been determined and issued through an NOV, it must be paid within the time frame specified by the AMPs Regulations. Persons who submit payment within 15 days of receiving the NOV only have to pay half of the original penalty. The majority of violators have been benefiting from this incentive and paying maximum penalties of only \$2,000.

On average, Health Canada issues 11 penalties per year under these Regulations. In certain instances, multiple NOV's have been issued for repeat violations. Given the low monetary value of the applicable penalties for today's environment (when inflation is accounted for) compared to when the Regulations first came into force in 2001, the penalty may not be significant enough to deter people from violating the PCPA and its requirements.

Consequently, the AMPs Regulations will raise these penalties for violations committed in the course of business to \$1,300 for a minor violation, \$6,000 for a serious violation, and \$10,000 for a very serious violation. For an individual committing a violation as defined under this Act, the Regulations will increase the penalties to \$500 for a minor violation, \$800 for a serious violation and \$1,300 for a very serious violation.

Benefits and costs

Benefits

These Regulations are expected to assist Health Canada in promoting compliance with the PCPA and its requirements, which will in turn benefit the health of Canadians and their environment. Over the longer term, it is expected that the increased penalties will act as a deterrent for

ou pour le non-respect d'un décret rendu par le ministre en vertu de la LPA. Un tel décret est un avis écrit obligeant une personne à prendre des mesures particulières. De plus, les SAP peuvent être imposées à des personnes qui refusent ou négligent d'accomplir des tâches imposées par la LPA.

À l'heure actuelle, les sanctions pour des infractions commises dans le cadre des activités d'une entreprise pour lesquelles un avis de violation est émis sont de 500 \$ pour une infraction mineure, de 2 000 \$ pour une infraction grave et de 4 000 \$ pour une infraction très grave. Pour les particuliers, les montants imposés pour les infractions qui ne sont pas commises dans le cadre des activités d'une entreprise sont de 100 \$ dans le cas d'une infraction mineure, de 200 \$ dans le cas d'une infraction grave et de 400 \$ dans le cas d'une infraction très grave.

Lors de la détermination de la sanction pour un cas de non-conformité particulier, les antécédents de conformité, le degré d'intention ou de négligence et le préjudice qui a été ou pourrait être causé par l'infraction sont pris en considération. Une fois la sanction établie et transmise par un avis de violation, celle-ci doit être payée dans les délais impartis par le Règlement sur les SAP. Les personnes qui effectuent leur paiement dans les 15 jours suivant la réception de l'avis de violation ne doivent payer que la moitié de la sanction initiale. La majorité des contrevenants ont profité de cette incitation et ont payé des sanctions maximales de seulement 2 000 \$.

En moyenne, Santé Canada impose 11 sanctions par année en vertu de ce règlement. Dans certains cas, plusieurs avis de violation ont été délivrés pour des infractions répétées. Étant donné la faible valeur monétaire des sanctions applicables dans le milieu actuel (lorsque l'inflation est prise en considération) par rapport à la situation lors de l'entrée en vigueur du Règlement en 2001, la sanction peut ne pas être suffisamment importante pour dissuader quiconque d'enfreindre la LPA et ses exigences.

Dès lors, le Règlement sur les SAP prévoira une hausse du montant des sanctions pour les infractions commises dans le cadre des activités d'une entreprise à 1 300 \$ pour une infraction mineure, à 6 000 \$ pour une infraction grave et à 10 000 \$ pour une infraction très grave. Pour les particuliers commettant une infraction telle qu'elle est définie dans cette loi, le Règlement prévoira une augmentation du montant des sanctions à 500 \$ dans le cas d'une infraction mineure, à 800 \$ dans le cas d'une infraction grave et à 1 300 \$ dans le cas d'une infraction très grave.

Avantages et coûts

Avantages

Le Règlement devrait aider Santé Canada à promouvoir la conformité à la LPA et à ses exigences, ce qui profitera à la santé des Canadiens et des Canadiennes ainsi qu'à leur environnement. À plus long terme, on s'attend à ce que l'augmentation du montant des sanctions ait un effet

non-compliance and persuade persons and businesses to comply with the PCPA.

Furthermore, Canadians will benefit from this increase because they can expect more responsive actions to non-compliance. The experiences of other agencies and branches within the health portfolio administering similar AMPs regimes have demonstrated that significant penalties contribute to increasing compliance over time.

Costs

Annual cost to industry

There are no additional costs to industry for implementing these Regulations.

“One-for-One” Rule

Regulatory changes that amend penalties or implement an AMPs regime are considered out of scope of the “One-for-One” Rule.¹

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no administrative or implementation costs imposed on small business resulting from the proposed amendments.

Consultation

Health Canada consulted with stakeholders on the proposal during a webinar on December 5, 2017. No comments on the proposal were received from stakeholders during the consultation or during the comment period.

The proposed Regulations were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on June 2, 2018, for a 75-day consultation period, which ended on August 16, 2018. During the *Canada Gazette*, Part I, consultation period, Health Canada received only one stakeholder comment expressing concern regarding the increased penalties for a contravention of the PCPA and its Regulations. The stakeholder commented that increased penalties could impose an undue financial burden on the agriculture industry. However, monetary penalties are only used when a violation of the PCPA or its Regulations occurs; it does not impose any financial burden on stakeholders. As a result, Health Canada is not proposing to make any changes to the Regulations.

¹ Treasury Board of Canada, *Controlling Administrative Burden That Regulations Impose on Business: Guide for the ‘One-for-One’ Rule*, <https://www.canada.ca/en/treasury-board-secretariat/services/federal-regulatory-management/guidelines-tools/controlling-administrative-burden-guide-one-for-one-rule.html#appB>.

dissuasif sur la non-conformité et persuade les particuliers et les entreprises de se conformer à la LPA.

En outre, les Canadiens et les Canadiennes bénéficieront de cette augmentation parce que des mesures plus réactives devront être prises en cas de non-conformité. Les expériences d’autres organismes et directions générales du portefeuille de la Santé qui administrent des régimes similaires de SAP ont démontré que des sanctions importantes contribuent à accroître la conformité au fil du temps.

Coûts

Coût annuel pour l’industrie

Aucun coût additionnel n’est associé à la mise en œuvre du Règlement.

Règle du « un pour un »

Les modifications réglementaires qui modifient les sanctions ou qui mettent en œuvre un régime de SAP sont considérées comme exclues de la règle du « un pour un »¹.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à cette proposition, puisque celle-ci n’entraîne aucun coût lié à l’administration ou à la conformité pour les petites entreprises du fait des modifications proposées.

Consultation

Santé Canada a consulté des intervenants sur la proposition lors d’un webinaire le 5 décembre 2017. Aucun commentaire sur la proposition n’a été reçu de la part des intervenants pendant la consultation ou pendant la période de commentaires.

Le projet de règlement a fait l’objet d’une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 2 juin 2018 pour une période de consultation de 75 jours, qui s’est terminée le 16 août 2018. Durant la consultation de la Partie I de la *Gazette du Canada*, Santé Canada a reçu un seul commentaire de la part d’un intervenant qui se disait préoccupé par l’augmentation du montant des sanctions dans le cas d’une violation à la LPA et à son Règlement. L’intervenant a déclaré que des sanctions d’un montant plus élevé pourraient imposer un fardeau financier inutile au secteur de l’agriculture. Toutefois, les sanctions pécuniaires s’appliquent uniquement en cas de violation à la LPA ou à son règlement; elles n’imposent aucun fardeau financier aux intervenants. Par conséquent, Santé Canada ne propose aucune modification au Règlement.

¹ Conseil du Trésor du Canada, *Limiter le fardeau administratif que la réglementation impose aux entreprises : Guide sur la règle du « un pour un »*, <https://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil-tresor/services/gestion-reglementation-federale/lignes-directrices-outils/limiter-fardeau-administratif-guide-regle-un-pour-un.html#appB>.

Rationale

AMPs are an effective compliance and enforcement tool that assists Health Canada to promote compliance with the requirements of the PCPA, which, in turn, benefits the health and safety of Canadians.

To enable the use of monetary penalties for contraventions of the new TFA-related provisions in the PCPA and PCPR, the AMPs Regulations will

- (1) add the new TFA-related offences in the PCPA as eligible violations for monetary penalties;
- (2) update the existing provision references to reflect the TFA-related changes to the PCPA;
- (3) increase the monetary penalties to a level that would make them an effective deterrent to non-compliance; and
- (4) correct four items to ensure that non-compliance with the conditions established by the Minister during the cancellation of a registration can be proceeded with by way of monetary penalties.

Implementation, enforcement and service standards

Under the AMPs Regulations, Health Canada may issue administrative monetary penalties as an alternative enforcement measure to encourage compliance with the PCPA. The AMPs Regulations apply to violations of the PCPA, the PCPR, the *Pest Control Products Incident Reporting Regulations* and the *Pest Control Products Sales Information Reporting Regulations*.

Health Canada will use its existing compliance promotion tools to communicate the proposed amendments to regulated parties. This amendment does not change any requirements for regulated parties. There will be no adjustments to the current compliance and enforcement strategy and no additional resources will be required.

Contact

Jordan Hancey
Health Canada
Pest Management Regulatory Agency
Policy, Communications and Regulatory Affairs
Directorate
2720 Riverside Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0K9
Email: HC.pmra.regulatory.affaires-affaires.reglementaires.arla.SC@canada.ca

Justification

Les SAP représentent pour Santé Canada un moyen efficace afin de faire la promotion de la conformité et de l'application des exigences prévues par la LPA, ce qui est bénéfique pour la santé et la sécurité des Canadiens et des Canadiennes.

Pour autoriser le recours aux sanctions pécuniaires en cas d'infraction aux nouvelles dispositions de la LPA et du RPA liées à l'AFE, le Règlement sur les SAP permettra :

- (1) d'ajouter les nouvelles infractions liées à l'AFE dans la LPA en tant qu'infractions admissibles à des sanctions pécuniaires;
- (2) de mettre à jour les renvois en fonction des modifications liées à l'AFE qui ont été apportées à la LPA;
- (3) d'augmenter le montant des sanctions pécuniaires à un niveau qui dissuaderait efficacement la non-conformité;
- (4) de corriger quatre éléments afin de faire en sorte que la non-conformité aux conditions établies par le ministre lors de la révocation d'une homologation peut faire l'objet de sanctions pécuniaires.

Mise en œuvre, application et normes de service

En vertu du Règlement sur les SAP, Santé Canada peut imposer des sanctions administratives pécuniaires comme autre mesure d'exécution pour encourager la conformité à la LPA. Le Règlement sur les SAP s'applique aux violations de la LPA, du RPA, du *Règlement sur les déclarations d'incident relatif aux produits antiparasitaires* et du *Règlement concernant les rapports sur les renseignements relatifs aux ventes de produits antiparasitaires*.

Santé Canada utilisera les moyens dont il dispose déjà pour faire la promotion de la conformité afin de communiquer les modifications proposées aux parties réglementées. La proposition de modification ne change aucune exigence pour les parties réglementées. Il n'y aura aucun ajustement à la stratégie actuelle de conformité et d'application de la loi et aucune ressource supplémentaire ne sera nécessaire.

Personne-ressource

Jordan Hancey
Santé Canada
Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire
Direction des politiques, des communications et des affaires réglementaires
2720, promenade Riverside
Ottawa (Ontario)
K1A 0K9
Courriel : HC.pmra.regulatory.affaires-affaires.reglementaires.arla.SC@canada.ca

Registration
SOR/2018-244 November 23, 2018

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Whereas the Governor in Council has, by the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, established Chicken Farmers of Canada ("CFC") pursuant to subsection 16(1)^b of the *Farm Products Agencies Act*^c;

And whereas CFC has been empowered to implement a marketing plan pursuant to that Proclamation;

Therefore, Chicken Farmers of Canada, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*^c and section 11^d of the schedule to the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Chicken Licensing Regulations*.

Ottawa, November 21, 2018

**Regulations Amending the Canadian
Chicken Licensing Regulations**

Amendment

1 Schedule 4 of the *Canadian Chicken Licensing Regulations*¹ is replaced by Schedule 4 set out in the schedule to these Regulations.

Coming into Force

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

Enregistrement
DORS/2018-244 Le 23 novembre 2018

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 Les Producteurs de poulet du Canada*^c, créé l'office appelé Les Producteurs de poulet du Canada;

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

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 11^d de l'annexe de la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*^c, l'office appelé Les Producteurs de poulet du Canada prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'octroi de permis visant les poulets du Canada*, ci-après.

Ottawa, le 21 novembre 2018

**Règlement modifiant le Règlement sur
l'octroi de permis visant les poulets du
Canada**

Modification

1 L'annexe 4 du *Règlement sur l'octroi de permis visant les poulets du Canada*¹ est remplacée par l'annexe 4 figurant à l'annexe du présent règlement.

Entrée en vigueur

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

^a SOR/79-158; SOR/98-244, (Sch., s. 1)

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

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

^d SOR/2002-1, (Sch. ss. 12 and 16)

¹ SOR/2002-22

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

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

^c DORS/79-158; DORS/98-244, ann., art. 1

^d DORS/2002-1, ann., art. 12 et 16

¹ DORS/2002-22

SCHEDULE

(Section 1)

SCHEDULE 4

(Section 1)

Classes of Specialty Chicken

- 1** Silkie Chicken
- 2** Hong Kong TC
- 3** Loong Kong TC
- 4** Bradner Long Cycle TC
- 5** Bradner Special Duals (Short Cycle TC)
- 6** VSB
- 7** Mt. Lehman
- 8** Blue Leg Taiwanese
- 9** Shondon TC
- 10** Frey's Special Dual Purpose
- 11** Alberta Filipino Special Dual

Note: Specialty chicken in classes 2 to 11 must be marketed with the head and feet attached.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

This amendment amends the list of classes of specialty chicken in the Regulations.

ANNEXE

(article 1)

ANNEXE 4

(article 1)

Classes de poulet de spécialité

- 1** Poule-soie
- 2** Hong Kong TC
- 3** Loong Kong TC
- 4** Bradner Long Cycle TC
- 5** Bradner Special Duals (Short Cycle TC)
- 6** VSB
- 7** Mt. Lehman
- 8** Blue Leg Taiwanese
- 9** Shondon TC
- 10** Frey's Special Dual Purpose
- 11** Alberta Filipino Special Dual

Note : Le poulet de spécialité qui relève de l'une des classes 2 à 11 est commercialisé avec la tête et les pattes.

NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie du Règlement.)

La modification vise à modifier la liste des classes de poulet de spécialité dans le Règlement.

Registration
SOR/2018-245 November 23, 2018

MARINE LIABILITY ACT

P.C. 2018-1427 November 22, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to paragraphs 39(a)^a and (b)^a of the *Marine Liability Act*^b, makes the annexed *Regulations Respecting Compulsory Insurance for Ships Carrying Passengers*.

Regulations Respecting Compulsory Insurance for Ships Carrying Passengers

Definition

Definition of Act

1 In these Regulations, **Act** means the *Marine Liability Act*.

Application

Application

2 (1) These Regulations apply to

(a) the carriage by water, under a contract of carriage, of passengers from one place in Canada to the same or another place in Canada, either directly or by way of a place outside Canada; and

(b) the carriage by water, otherwise than under a contract of carriage, of persons from one place in Canada to the same or another place in Canada, either directly or by way of a place outside Canada, excluding

(i) the master of a ship, a member of a ship's crew or any other person employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of the ship,

(ii) a person carried on board a ship other than a ship operated for a commercial or public purpose,

(iii) a person carried on board a ship in pursuance of the obligation on the master to carry shipwrecked, distressed or other persons or by reason of any circumstances that neither the master nor the owner could have prevented, and

(iv) a stowaway, a trespasser or any other person who boards a ship without the consent or knowledge of the master or the owner.

Enregistrement
DORS/2018-245 Le 23 novembre 2018

LOI SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE MARITIME

C.P. 2018-1427 Le 22 novembre 2018

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu des alinéas 39a)^a et b)^a de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur l'assurance obligatoire pour les navires transportant des passagers*, ci-après.

Règlement sur l'assurance obligatoire pour les navires transportant des passagers

Définition

Définition de Loi

1 Dans le présent règlement, **Loi** s'entend de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Application

Application

2 (1) Le présent règlement s'applique :

a) au transport par eau — prévu par un contrat de transport — de passagers d'un lieu au Canada à tout lieu au Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada;

b) faute de contrat de transport, au transport par eau de personnes sur un navire d'un lieu au Canada à tout lieu au Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada, à l'exception :

(i) du capitaine du navire, de tout membre de l'équipage et de toute autre personne employée ou occupée à bord, en quelque qualité que ce soit, pour les affaires de ce navire,

(ii) d'une personne transportée à bord d'un navire autre qu'un navire utilisé à des fins commerciales ou publiques,

(iii) d'une personne transportée à bord d'un navire soit en exécution de l'obligation qui incombe au capitaine de transporter des naufragés, des personnes en détresse ou d'autres personnes, soit par suite de circonstances que ni le capitaine ni le propriétaire ne pouvaient empêcher,

^a S.C. 2009, c. 21, s. 10

^b S.C. 2001, c. 6

^a L.C. 2009, ch. 21, art. 10

^b L.C. 2001, ch. 6

Non-application

(2) These Regulations do not apply to

- (a)** an adventure tourism activity that meets the conditions set out in subsection 37.1(1) of the Act;
- (b)** the carriage of a sail trainee or a person who is a member of a class of persons prescribed under paragraph 39(d) of the Act;
- (c)** search and rescue operations that are carried out by the Canadian Coast Guard Auxiliary;
- (d)** a carriage performed by the Government of Canada or the government of a province, or by an entity that is entitled to indemnification by that government for liability under Part 4 of the Act; or
- (e)** a carriage by a *pleasure craft* as defined in section 2 of the *Canada Shipping Act, 2001*.

Liability Insurance

Coverage for damages for death or personal injury

3 (1) A person who performs the whole or part of a carriage by ship must maintain liability insurance coverage for damages for death or personal injury caused by an incident that occurs in the course of the carriage and is due to the fault or neglect of the person or of the person's servants or agents or mandataries acting within the scope of their employment.

Minimum amount

(2) The coverage must be for an amount that is not less than \$250,000 multiplied by the passenger capacity of the ship.

Certificate of Insurance

Requirement to carry

4 (1) The person referred to in subsection 3(1) must ensure that proof of insurance, signed by the insurer or its authorized representative, is carried on board the ship as proof that the insurer has issued a liability insurance policy to the person for the liability insurance coverage required by section 3.

Form of proof of insurance

(2) The proof of insurance referred to in subsection (1) may be in paper or electronic form and must be

- (a)** if the ship is covered by a protection and indemnity club that is a member of the International Group of

(iv) d'un passager clandestin, d'un intrus ou de toute autre personne ayant monté à bord d'un navire sans le consentement ou à l'insu du capitaine ou du propriétaire.

Non-application

(2) Le présent règlement ne s'applique pas :

- a)** à l'activité de tourisme d'aventure qui réunit les conditions prévues au paragraphe 37.1(1) de la Loi;
- b)** au transport d'un stagiaire en navigation à voile ou d'une personne appartenant à une catégorie visée au titre de l'alinéa 39d) de la Loi;
- c)** aux opérations de recherche et de sauvetage effectuées par la Garde côtière auxiliaire canadienne;
- d)** au transport effectué par le gouvernement du Canada ou d'une province ou par une entité qui est admissible à une indemnisation par ce gouvernement à l'égard de la responsabilité visée à la partie 4 de la Loi;
- e)** au transport par une *embarcation de plaisance* au sens de l'article 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Assurance responsabilité

Couverture visant les dommages-intérêts en cas de décès ou de lésions corporelles

3 (1) La personne qui effectue la totalité ou une partie d'un transport par navire possède une couverture d'assurance responsabilité visant les dommages-intérêts en cas de décès ou de lésions corporelles résultant d'un incident survenu au cours du transport et imputable à la faute ou à la négligence de cette personne ou de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

Montant minimal

(2) La couverture doit être d'au moins 250 000 \$, multipliés par la capacité en passagers du navire.

Certificat d'assurance

Obligation d'avoir à bord

4 (1) La personne visée au paragraphe 3(1) veille à ce que soit transportée à bord une preuve d'assurance signée par l'assureur ou son représentant autorisé démontrant que l'assureur lui a fait souscrire une police d'assurance responsabilité visant la couverture exigée par l'article 3.

Forme de la preuve d'assurance

(2) La preuve d'assurance visée au paragraphe (1) peut être sur support papier ou électronique et est :

- a)** dans le cas où le navire est couvert par une mutuelle de protection et d'indemnisation qui est membre de

Protection and Indemnity Associations, the certificate of entry issued by the club in respect of the ship; or

(b) in any other case, a certificate of insurance in the form set out in the schedule.

Fleets

(3) If the liability insurance policy provides coverage in respect of a fleet of ships to which paragraph (2)(b) applies, the person referred to in subsection 3(1) must ensure that a certificate of insurance in the form set out in the schedule is carried on board one ship and a copy of it is carried on board every other ship in the fleet.

Exceptions

(4) Despite subsection (1), a person is not required to carry proof of insurance on board a ship if

(a) it is not feasible to do so because the ship does not have any space where the proof of insurance can be protected from the elements; or

(b) in the case of proof of insurance kept on an electronic device, it is not possible to display the certificate due to technical reasons.

Production within 24 hours

(5) If a designated officer boards the ship under subsection 128(1) of the Act and the proof of insurance is not carried on board the ship due to a reason set out in subsection (4), the person referred to in subsection 3(1) must produce the proof of insurance to the designated officer within 24 hours after the designated officer boarded the ship.

Fleets — amount of insurance

(6) In the case of a liability insurance policy that provides coverage in respect of a fleet of ships to which paragraph (2)(b) applies, the certificate of insurance must

(a) state

(i) the amount of insurance applicable to each ship in the fleet, or

(ii) the amount of insurance applicable to the ship in the fleet with the highest passenger capacity and the number of ships in the fleet to which that amount applies; and

(b) state that the policy provides the same coverage as the coverage that would be provided if a separate policy had been issued in respect of each ship listed on the certificate.

l'International Group of Protection and Indemnity Associations, le certificat d'entrée délivré par cette mutuelle à l'égard du navire;

b) dans tous les autres cas, un certificat d'assurance en la forme prévue à l'annexe.

Flottes

(3) Si la police d'assurance responsabilité couvre une flotte de navires auxquels s'applique l'alinéa (2)b), la personne visée au paragraphe 3(1) veille à ce que soit transporté à bord d'un navire un certificat d'assurance en la forme prévue à l'annexe et, à bord de chacun des autres navires de la flotte, une copie de celui-ci.

Exceptions

(4) Malgré le paragraphe (1), la personne n'a pas à transporter à bord d'un navire la preuve d'assurance si, selon le cas :

a) il n'est pas pratique de le faire parce que le navire ne dispose pas d'endroit pour la protéger des intempéries;

b) dans le cas d'une preuve d'assurance sur support électronique, il n'est pas possible de présenter le certificat en raison de difficultés techniques.

Présentation dans les 24 heures

(5) Si un agent désigné monte à bord du navire en vertu du paragraphe 128(1) de la Loi et que la preuve d'assurance n'a pas été transportée à bord du navire pour une raison prévue au paragraphe (4), la personne visée au paragraphe 3(1) présente la preuve d'assurance à cet agent dans les vingt-quatre heures suivant la montée à bord par ce dernier.

Flottes — montant d'assurance

(6) Dans le cas d'une police d'assurance responsabilité qui couvre une flotte de navires auxquels s'applique l'alinéa (2)b), le certificat d'assurance :

a) indique :

(i) soit le montant d'assurance applicable à chaque navire de la flotte,

(ii) soit le montant d'assurance applicable au navire de la flotte ayant la plus grande capacité en passagers ainsi que le nombre de navires de la flotte auxquels ce montant s'applique;

b) indique que la police offre la même couverture que celle qu'offrirait une police séparée souscrite à l'égard de chaque navire figurant sur le certificat.

Exceptions to form of certificate

(7) In the case of a liability insurance policy that provides coverage in respect of a fleet of ships to which paragraph (2)(b) applies,

(a) if a ship is exempted under the regulations made under the *Canada Shipping Act, 2001* from the registration requirement set out in subsection 46(1) of that Act, the name of the ship and its official number are not required to be set out on the certificate of insurance; and

(b) if proof of insurance is in paper form and the fleet has more ships than can be listed on the front of the certificate of insurance, the information regarding the ships that cannot be listed on the front of the certificate must be set out on the back.

Application

5 Sections 3 and 4 do not apply until

(a) in the case of a person referred to in subsection 3(1) who, at the end of the day before the day on which these Regulations come into force, holds a liability insurance policy that provides coverage for death or personal injury caused by an incident that occurs in the course of a carriage by ship, the moment at which the first of the following events occurs:

- (i)** the policy expires,
- (ii)** the cancellation of the policy takes effect, or
- (iii)** the modification of the policy takes effect; and

(b) in any other case, the 60th day after the day on which these Regulations come into force.

Coming into Force**30th day after publication**

6 These Regulations come into force on the 30th day after the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

SCHEDULE

(Paragraph 4(2)(b) and subsection 4(3))

Certificate of Insurance

Number of liability insurance policy

Name of insured

Address

City, Province

Postal Code

Exceptions visant la forme du certificat

(7) Dans le cas d'une police d'assurance responsabilité qui couvre une flotte de navires auxquels s'applique l'alinéa (2)b) :

a) si un navire est dispensé, en vertu des règlements pris sous le régime de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, de l'exigence relative à l'immatriculation prévue au paragraphe 46(1) de cette loi, ni le nom ni le numéro matricule du navire n'ont à figurer sur le certificat d'assurance;

b) si la preuve d'assurance est présentée sur support papier et que la flotte compte plus de navires que le nombre qui peut figurer au recto du certificat d'assurance, les renseignements concernant les navires qui ne peuvent figurer au recto doivent être indiqués au verso.

Application

5 Les articles 3 et 4 s'appliquent uniquement :

a) dans le cas où, à la fin du jour précédant la date d'entrée en vigueur du présent règlement, la personne visée au paragraphe 3(1) est titulaire d'une police d'assurance responsabilité offrant une couverture en cas de décès ou de lésions corporelles résultant d'un incident survenu au cours d'un transport par navire, à compter du moment où survient la première des éventualités suivantes :

- (i)** l'expiration de la police,
- (ii)** la prise d'effet de son annulation,
- (iii)** la prise d'effet de sa modification;

b) dans tous les autres cas, à compter du sixième jour suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Entrée en vigueur**Trentième jour suivant la publication**

6 Le présent règlement entre en vigueur le trentième jour suivant la date de sa publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*.

ANNEXE

(alinéa 4(2)b) et paragraphe 4(3))

Certificat d'assurance

Numéro de la police d'assurance responsabilité

Nom de l'assuré

Adresse

Ville (province)

Code postal

Name of Ship(s)*	Official Number	Passenger Capacity	Amount of Insurance (not less than \$250,000 × passenger capacity)

* Paragraph 36(1)(a) of the *Marine Liability Act* states the following: “the definition **ship** in Article 1 of the Convention shall be read as including any vessel or craft designed, used or capable of being used solely or partly for navigation, whether seagoing or not, but not including an air cushion vehicle or a vessel propelled manually by paddles or oars”.

Nom du (des) navire(s)*	Numéro matricule	Capacité en passagers	Montant de l'assurance (au moins 250 000 \$ × capacité en passagers)

* L'alinéa 36(1)a) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* prévoit que « la définition de **navire**, à l'article 1 de la Convention, vise notamment un bâtiment ou une embarcation — de mer ou non — conçus, utilisés ou utilisables, exclusivement ou non, pour la navigation, à l'exclusion des bâtiments propulsés manuellement à l'aide de pagaies ou d'avirons et des aéroglisseurs ».

Pursuant to the *Regulations Respecting Compulsory Insurance for Ships Carrying Passengers*, made under Part 4 of the *Marine Liability Act*, and subject to the terms and conditions of the above-mentioned liability insurance policy, this is to certify that the above-named insured is the holder of a liability insurance policy, that is in force, for the carriage of persons on board the ships listed in this certificate.

If the liability insurance policy provides coverage in respect of a fleet of ships, the policy provides the same coverage as the coverage that would be provided if a separate policy had been issued in respect of each ship listed on this certificate.

INSURER

Name

Address

City, Province

Postal Code

Policy effective date

Policy expiry date

Insurer or Authorized Representative of Insurer

Date

Conformément au *Règlement sur l'assurance obligatoire pour les navires transportant des passagers* pris en vertu de la partie 4 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et sous réserve des modalités de la police d'assurance responsabilité susmentionnée, la présente certifie que l'assuré susmentionné est titulaire d'une police d'assurance responsabilité en vigueur à l'égard du transport de personnes à bord des navires figurant sur le présent certificat.

Si la police d'assurance responsabilité couvre une flotte de navires, celle-ci offre la même couverture que celle qu'offrirait une police séparée souscrite à l'égard de chaque navire figurant sur le présent certificat.

ASSUREUR

Nom

Adresse

Ville (province)

Code postal

Date d'entrée en vigueur de la police

Date d'expiration de la police

Assureur ou représentant autorisé de l'assureur

Date

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: The 2001 *Marine Liability Act* (the Act) introduced a liability regime for all commercial and public purpose ships engaged in the carriage of passengers. However, carriers are not currently required to maintain insurance towards their liability to passengers and, as a result, passengers may not be able to receive compensation in the event of a marine accident.

Description: The *Regulations Respecting Compulsory Insurance for Ships Carrying Passengers* (the Regulations) require that commercial and public purpose ships engaged in the domestic carriage of passengers maintain liability insurance in a minimum amount of \$250,000 multiplied by the passenger capacity of the ship. The Regulations also require that a certificate of insurance or certificate of entry¹ be kept on board the vessel where feasible or be produced within 24 hours after a designated officer boards the ship.

Cost-benefit statement: The Regulations are estimated to result in total incremental insurance premium costs for approximately 1 756 ship operators of \$24.18 million over a 10-year period, and a corresponding increase in revenues for insurance companies. This transfers the liability from individual ship operators to pooled insurance groups, with benefits to passengers and their families in the event of an incident. The Regulations are also expected to reduce the number and severity of marine accidents, as operators would have an incentive to maximize the safety requirements on board their ships to minimize their liability insurance costs.

“One-for-One” Rule and small business lens: The “One-for-One” Rule does not apply, as there would not be any additional administrative burden associated with these Regulations.

¹ The 13 member clubs of the International Group of Protection and Indemnity Associations (IGP&I) issue certificates of entry as evidence of insurance in place of the certificate of insurance prescribed by the Regulations. These clubs collectively underwrite 90% of ocean-going ships and issue certificates of entry indicating that a ship has insurance cover for all marine liability under international conventions, including the Athens Convention.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Enjeux : La *Loi sur la responsabilité en matière maritime* de 2001 (la Loi) prévoit un régime de responsabilité pour tous les navires utilisés à des fins commerciales et publiques qui transportent des passagers. Toutefois, les transporteurs ne sont pas tenus de souscrire une assurance couvrant leur responsabilité envers les passagers et, en conséquence, il est possible que les passagers ne reçoivent pas d'indemnisation en cas d'accident maritime.

Description : Le *Règlement concernant l'assurance obligatoire pour les navires transportant des passagers* (le règlement) exige que les navires utilisés à des fins commerciales et publiques qui transportent des passagers souscrivent une assurance responsabilité d'un montant d'au moins 250 000 \$ multiplié par la capacité en passagers du navire. Le règlement exige également qu'un certificat d'assurance ou un certificat d'entrée soit conservé à bord du navire, si possible, ou qu'il soit présenté dans un délai de 24 heures suivant la visite d'un agent désigné à bord du navire¹.

Énoncé des coûts et avantages : On estime que le règlement entraînera, pour 1 756 exploitants de navires, des coûts supplémentaires totaux en primes d'assurance de 24,18 millions de dollars sur une période de 10 ans, et une augmentation parallèle des recettes des sociétés d'assurance. Ce transfert est accompagné d'un transfert de responsabilité des exploitants de navires individuels aux regroupements, et des avantages potentiels sont offerts aux passagers et à leur famille en cas d'incident. Le règlement devrait également entraîner une réduction du nombre d'accidents maritimes et de leur gravité étant donné que les exploitants auraient un incitatif pour augmenter les exigences de sécurité à bord de leurs navires afin de minimiser leurs coûts d'assurance responsabilité.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : La règle du « un pour un » ne s'applique pas, puisqu'il n'y aura pas de fardeau administratif additionnel associé à ce règlement.

¹ Les 13 clubs membres de l'International Group of Protection and Indemnity Associations (IGP&I) délivrent des certificats d'entrée comme preuve d'assurance à la place du certificat d'assurance exigé par le règlement proposé. Ces clubs assurent collectivement 90 % des navires de mer et délivrent des certificats d'entrée indiquant que le navire dispose d'une couverture d'assurance pour toutes les conventions portant sur la responsabilité en matière maritime, y compris la Convention d'Athènes.

The small business lens applies, as it is estimated that the majority of the population affected by these Regulations are small businesses. However, it is expected that the cost would be proportionate to the size of a given operation — small businesses with fewer vessels and fewer passengers are expected to carry lower costs. The cost implications on small business are further reduced by limiting the amount of insurance required compared to the limit of liability of the carrier. The Act provides for a limit of liability of 175 000 Special Drawing Rights² (SDR) per passenger, while the Regulations require liability insurance in a minimum amount of \$250,000 per passenger. The Regulations also allow operators already carrying some form of passenger insurance to comply with the Regulations upon the expiry, alteration or cancellation of the current policy.

Domestic and international coordination and cooperation: Some provinces require that any person operating a marine passenger service for remuneration acquire a permit that must be accompanied by a certificate of marine civil liability insurance. The Regulations cover a wider range of ships than provincial requirements (e.g. in Quebec, a permit is only required for the remunerated transport of passengers by water, whereas the Regulations cover public purpose ships where no fare is charged) with generally higher levels of liability insurance required. The Regulations will provide a uniform level of coverage across Canada and will align the marine industry with the air, rail and road modes of transportation in terms of compulsory passenger liability insurance.

To avoid duplication, vessel operators that hold insurance covering passenger liability would need to comply with the Regulations when their current policy expires, is altered or cancelled. As the Regulations apply to voyages from one place in Canada to the same or another place in Canada, either directly or by way of a place outside Canada, international coordination is not applicable.

Background

Part 4 of the Act introduced a comprehensive liability regime for passengers carried on commercial or public purpose ships. The liability regime is based on the

² Special Drawing Rights are a special unit of account of the International Monetary Fund which fluctuates. For example, in August 2017, 175 000 SDR was roughly equivalent to approximately \$313,300 CAD and as of June 13, 2018, it was worth \$322,453.25.

La lentille des petites entreprises s'applique, car il est estimé que la majorité de la population affectée par ce règlement sera les petites entreprises. Toutefois, il est prévu que le coût sera proportionnel à la taille d'une opération donnée — les petites entreprises ayant moins de navires et moins de passagers devraient assumer moins de coûts. De plus, les implications financières sur les petites entreprises sont réduites en limitant le montant d'assurance requis comparé au montant de la limite de responsabilité du transporteur. La Loi prévoit une limite de responsabilité de 175 000 droits de tirage spéciaux² (DTS) par passager, alors que le règlement requiert une assurance responsabilité civile d'un montant d'au moins 250 000 \$ par passager. Le règlement permet aussi aux exploitants de navires qui possèdent déjà une forme d'assurance pour les passagers de se conformer à ce règlement soit à l'expiration, à la modification ou à l'annulation de la police d'assurance actuelle.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Certaines provinces exigent que toute personne exploitant un service rémunéré de transport maritime de passagers acquière un permis qui doit être accompagné d'un certificat d'assurance responsabilité civile maritime. Le règlement s'applique à un plus grand nombre de navires que les exigences provinciales (par exemple au Québec, un permis n'est requis que pour un service de transport rémunéré de passagers par eau, alors que le règlement couvre les navires publics où aucun tarif n'est imposé) exigeant généralement des niveaux plus élevés d'assurance responsabilité. Le règlement fournira un degré de couverture uniforme dans l'ensemble du Canada et harmonisera l'industrie maritime avec les modes de transport aérien, ferroviaire et routier en termes d'assurance responsabilité obligatoire pour les passagers.

Pour éviter le dédoublement, les exploitants de navires qui souscrivent une assurance couvrant leur responsabilité envers les passagers auraient besoin de se conformer à ce règlement soit à l'expiration, à la modification ou à l'annulation de la police d'assurance actuelle. Étant donné que le règlement s'applique aux voyages d'un lieu au Canada à tout lieu au Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada, la coordination internationale ne s'applique pas.

Contexte

La partie 4 de la Loi prévoit un régime de responsabilité exhaustif pour les passagers transportés à bord de navires utilisés à des fins commerciales ou publiques. Le régime

² Le droit de tirage spécial (DTS) est une unité de compte du Fonds monétaire international qui varie. Par exemple, en août 2017, 175 000 DTS était plus ou moins équivalent à 313 300 \$ CA, alors qu'en date du 13 juin 2018, ce montant était équivalent à 322 453,25 \$.

International Maritime Organization's *Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974* as amended by the Protocol of 1990 (1990 Athens Convention).

The 1990 Athens Convention presumes the carrier to be strictly liable for death or personal injuries resulting from shipwreck, collisions, stranding, explosion, fire and any defect of the ship. As a trade-off, carriers can limit their liability to each passenger to 175 000 SDR. For this trade-off to work, carriers must have the financial resources to cover this liability. The 1990 Athens Convention does not require carriers to insure this liability. However, section 39 of the Act provides authority to make regulations requiring carriers to maintain insurance to cover their liability to passengers up to the maximum limit of liability.

On June 16, 2000, the tour boat *True North II* sank in 15 m of water in Georgian Bay resulting in the drowning of 2 children. The inquest found that the owner-operator was not insured and recommended compulsory insurance for commercial ships carrying passengers. Following this incident, the Minister of Transport committed in 2001 to enact regulations requiring compulsory insurance for ships carrying passengers.

The Minister publicly announced the Government's plans to proceed with these Regulations in 2003. The Department of Transport (the Department) undertook a comprehensive implementation study (Mariport Report) in 2002 and extensive consultations with marine stakeholders and marine insurers in 2003–2004.

However, the Department was unable to proceed with the Regulations because the adventure tourism industry (e.g. white water rafting) could not acquire insurance without "waivers of liability" that are invalid under Part 4 of the Act. By including these types of operations in the Regulations, it would have prevented them from continuing to operate. The Act was amended in 2009 to exclude adventure tourism activities (subsection 37.1(1) of Part 4 of the Act). Vessels propelled manually by paddles or oars were also excluded from Part 4 of the Act.

Issues

While the Act contains a liability regime for passengers carried on board commercial or public purpose ships, carriers are not required to maintain liability insurance towards their liability to passengers. In the event of a

de responsabilité est fondé sur la *Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages* dans sa version modifiée par le Protocole de 1990 (Convention d'Athènes de 1990).

La Convention d'Athènes de 1990 présume que le transporteur est strictement responsable des décès ou des blessures corporelles en cas de naufrage, d'abordage, d'échouement, d'explosion, d'incendie et d'un défaut du navire. En contrepartie, les transporteurs peuvent limiter leur responsabilité pour chaque passager à 175 000 DTS. Pour ce compromis, le transporteur doit disposer des ressources financières nécessaires pour couvrir cette responsabilité. Dans la Convention d'Athènes de 1990, les transporteurs ne sont pas tenus de souscrire une assurance responsabilité civile couvrant cette responsabilité. Toutefois, l'article 39 de la Loi confère le pouvoir de prendre des règlements exigeant des transporteurs qu'ils aient une assurance responsabilité civile à l'égard des passagers jusqu'à la limite de responsabilité.

Le 16 juin 2000, le bateau d'excursion *True North II* a sombré dans 15 m d'eau dans la baie Georgienne. Deux enfants sont morts par noyade dans cet incident. L'enquête a conclu que le propriétaire-exploitant n'était pas assuré et a recommandé une assurance obligatoire pour les navires commerciaux transportant des passagers. À la suite de cet incident, le ministre des Transports s'est engagé en 2001 à adopter un règlement exigeant l'assurance obligatoire pour les navires transportant des passagers.

Le ministre a annoncé publiquement que le gouvernement prévoyait aller de l'avant avec ce règlement en 2003. Le ministère des Transports (le Ministère) a entrepris une étude de mise en œuvre exhaustive (le rapport Mariport) en 2002 et de vastes consultations auprès d'intervenants maritimes et le secteur de l'assurance maritime en 2003-2004.

Toutefois, le Ministère n'a pas été en mesure d'aller de l'avant avec le règlement, car l'industrie du tourisme d'aventure (par exemple le rafting en eaux vives) ne pouvait obtenir d'assurance sans les exonérations de responsabilité qui sont invalides dans la partie 4 de la Loi. L'inclusion de ces types d'activités dans le règlement les aurait empêchés de continuer à fonctionner. La Loi a été modifiée en 2009 pour exclure les activités de tourisme d'aventure [paragraphe 37.1(1) de la partie 4 de la Loi]. Les bâtiments propulsés manuellement par une pagaie ou un aviron sont aussi exclus de la partie 4 de la Loi.

Enjeux

Même si la Loi comporte un régime de responsabilité pour les passagers transportés à bord de navires utilisés à des fins commerciales ou publiques, les transporteurs ne sont pas tenus de souscrire une assurance couvrant leur

marine accident, passengers may not be able to receive compensation.

Objectives

The objective of the Regulations is to ensure that passengers or their dependents can receive compensation in the event of a marine accident involving personal injury or loss of life, by requiring marine carriers to maintain appropriate liability insurance.

Description

The Regulations will require ships carrying passengers to maintain liability insurance for death or personal injury. More specifically, they will

- apply to commercial (e.g. domestic ferries where fares are charged) and public purpose ships (e.g. ferries where no fares are charged) engaged in the domestic carriage of passengers;
- require any carrier who performs any part of the carriage to maintain liability insurance for death or personal injury in an amount not less than \$250,000 multiplied by the passenger capacity of the ship;
- include a provision for fleet policies where the amount of insurance would be determined by the passenger capacity of each ship. Furthermore, the certificate must indicate that for a fleet, the policy provides the same coverage as the coverage that would be provided if a separate policy had been issued in respect of each ship listed on the certificate; and
- require carriers to carry proof of liability insurance on board the ship where feasible in either paper or electronic format, or to produce it within 24 hours after a designated officer has boarded the ship.

Sections 129 and 131 of the Act provides that failure to comply with the requirements of these Regulations, including the requirement to provide proof of appropriate liability insurance, could result in either the detention of the ship or a fine not exceeding \$100,000 upon summary conviction.

The Regulations will not apply to

- an adventure tourism activity that meets the following conditions specified in subsection 37.1(1) of the Act:
 - (a) it exposes participants to an aquatic environment,
 - (b) it normally requires safety equipment and procedures beyond those normally used in the carriage of passengers,

responsabilité envers les passagers. En cas d'accident maritime, les passagers peuvent ne pas être en mesure d'être indemnisés.

Objectifs

L'objectif du règlement est d'assurer que les passagers ou leurs personnes à charge peuvent être indemnisés en cas d'accident maritime causant des blessures corporelles ou des décès en exigeant que les transporteurs maritimes souscrivent une assurance responsabilité appropriée.

Description

Le règlement exige que les navires transportant des passagers souscrivent une assurance responsabilité civile couvrant les décès ou les blessures corporelles. Plus précisément, ce règlement :

- s'applique aux navires utilisés à des fins commerciales (par exemple les traversiers intérieurs où un tarif est imposé) et publiques (par exemple les traversiers où aucun tarif n'est imposé) qui transportent des passagers au Canada;
- exige que tout transporteur qui effectue une partie du transport souscrive une assurance responsabilité civile couvrant les décès ou les blessures corporelles d'un montant qui ne doit pas être inférieur à 250 000 \$ multiplié par la capacité en passagers du navire;
- prévoit une disposition pour les politiques de flotte dont le montant de l'assurance sera déterminé par la capacité en passagers de chaque navire. De plus, le certificat doit indiquer que, pour une flotte, la police offre la même couverture que celle qu'offrirait une police séparée souscrite à l'égard de chaque navire figurant sur le certificat;
- exige que les transporteurs conservent une preuve d'assurance responsabilité à bord du navire en format papier ou électronique, si possible, ou qu'elle soit présentée dans un délai de 24 heures suivant la visite d'un agent désigné à bord du navire.

Les articles 129 et 131 de la Loi prévoient que le défaut de se conformer aux exigences du règlement, incluant l'obligation de fournir une preuve appropriée d'assurance responsabilité civile, pourrait entraîner la détention du navire ou une amende maximale de 100 000 \$ sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire.

Le règlement ne s'appliquera pas :

- à l'activité de tourisme d'aventure qui réunit les conditions suivantes du paragraphe 37.1(1) de la Loi :
 - a) l'activité met les participants en contact avec le milieu aquatique,
 - b) l'activité exige normalement des procédures et de l'équipement de sécurité qui vont au-delà de ce qui est

(c) participants are exposed to greater risks than passengers are normally exposed to in the carriage of passengers,

(d) its risks have been presented to the participants and they have accepted in writing to be exposed to them, and

(e) any condition prescribed under paragraph 39(c)³ of the Act;

- the carriage of a sail trainee or a person who is a member of a class of persons prescribed in paragraph 39(d)⁴ of the Act;
- a carriage by pleasure craft as defined in section 2 of the *Canada Shipping Act, 2001* (means a vessel that is used for pleasure and does not carry passengers);
- an international carriage (e.g. ferries operating between a port in Canada and a port in the United States);
- a carriage operated by the federal, provincial or territorial governments, or by an entity entitled to indemnification by government for liability under Part 4 of the Act; and
- a carriage undertaking for search and rescue operations that are carried out by the Canadian Coast Guard Auxiliary.

To facilitate compliance, the Regulations will be implemented in two stages:

Existing insurance policies

Carriers who hold an insurance policy for liability to passengers when the Regulations come into force will need to comply with the Regulations upon the renewal, modification or cancellation of the existing policy.

New insurance policies

Carriers who hold no insurance policy for liability to passengers when the Regulations come into force will be

normalement prévu dans le cadre d'activités de transport de passagers,

c) les participants sont exposés à de plus grands risques que ceux auxquels les passagers sont normalement exposés dans le cadre d'activités de transport de passagers,

d) les risques ont été présentés aux participants et ceux-ci les ont acceptés par écrit,

e) il satisfait aux conditions prévues au titre de l'alinéa 39c)³ de la Loi;

- au transport d'un stagiaire en navigation à voile ou d'une personne appartenant à une catégorie prévue au titre de l'alinéa 39d)⁴ de la Loi;
- au transport effectué par une embarcation de plaisance définie à l'article 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (voulant dire tout bâtiment utilisé pour le plaisir et qui ne transporte pas de passagers);
- au transport international (par exemple les traversiers exploités entre un port canadien et un port américain);
- au transport effectué par les gouvernements fédéral, provinciaux ou territoriaux, ou par une entité qui a droit à une indemnisation par un de ces gouvernements pour la responsabilité en vertu de la partie 4 de la Loi;
- au transport effectué pour les opérations de recherche et de sauvetage qui sont menées par la Garde côtière auxiliaire canadienne.

Afin de faciliter la conformité du règlement, on prévoit une mise en œuvre en deux étapes :

Polices d'assurance en vigueur

Les transporteurs qui détiennent une police d'assurance responsabilité civile envers les passagers au moment de l'entrée en vigueur du règlement devront se conformer au règlement à la date du renouvellement, de modification ou d'annulation de leur police d'assurance existante.

Nouvelles polices d'assurance

Les transporteurs qui ne détiennent aucune police d'assurance responsabilité civile envers les passagers au moment

³ Under paragraph 39(c) of the Act, the Governor in Council can make regulations prescribing conditions for the exclusion of adventure tourism activity. Currently, the only conditions prescribed in the Act are the ones mentioned in subsection 37.1(1) of the Act as defined above.

⁴ Under paragraph 39(d) of the Act, the Governor in Council can make regulations prescribing classes of persons for the purpose of subsection 37.1(2). Currently, the only classes of persons in the Act are the ones mentioned in subsection 37.1(2) of the Act as defined above.

³ En vertu de l'alinéa 39c) de la Loi, le gouverneur en conseil peut prendre des règlements prévoyant des conditions pour l'exclusion de l'activité de tourisme d'aventure. À l'heure actuelle, les seules conditions prescrites dans la Loi sont celles mentionnées au paragraphe 37.1(1) de la Loi comme susmentionnées.

⁴ En vertu de l'alinéa 39d) de la Loi, le gouverneur en conseil peut prendre des règlements prévoyant des catégories de personnes pour l'application du paragraphe 37.1(2). À l'heure actuelle, les seules catégories de personnes prescrites dans la Loi sont celles mentionnées au paragraphe 37.1(2) de la Loi comme susmentionnées.

required to comply with the Regulations 60 days after they come into force.

Regulatory and non-regulatory options considered

Status quo: continue voluntary compliance

Consultations with stakeholders revealed that most owners of passenger ships over 15 gross tonnage (GT) carry sufficient liability insurance. However, owners of other ships and those that are 15 GT or less that may carry passengers may have insufficient insurance or no insurance at all. Not introducing compulsory liability insurance would mean that a carrier could make a business decision that would be prejudicial to the passenger's right to compensation for injuries or death in the case of a marine accident. Continuing a policy of voluntary compliance would perpetuate the disadvantages of marine passengers compared to the passengers in other modes of transport where compulsory insurance is the norm. Therefore, the continued voluntary compliance would not meet the objective of protecting the general public in the event of a marine accident.

Some ships may carry passengers when not used for their primary purpose (e.g. fishing vessels used for whale watching when not commercially fishing). In these cases, carriers must inform the Department that they occasionally carry passengers and comply with the requirements of the *Canada Shipping Act, 2001*. Owners of such ships may insure against losses associated with their primary purposes (e.g. hull and machinery insurance), but may overlook the need for liability insurance. During consultations, some small businesses engaged in such passenger services stated that they could not afford liability insurance. They would therefore likely be incapable of meeting their financial obligations if a passenger were injured or killed as a result of a marine accident. Since the *True North II* incident, there have been other marine accidents where the lack of passenger insurance has been an issue. A 2008 Ontario Coroner's inquest into a death of a construction worker on a commercial vessel reiterated the recommendation of the *True North II* inquest that all small commercial vessels up to 15 GT be required to maintain liability insurance.⁵

de l'entrée en vigueur du règlement devront se conformer au règlement dans les 60 jours suivant son entrée en vigueur.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Statu quo : conformité volontaire continue

Les consultations auprès d'intervenants ont révélé que la plupart des propriétaires de navires à passagers de plus de 15 tonneaux de jauge brute disposaient d'une assurance responsabilité appropriée. Toutefois, il est possible que les propriétaires d'autres navires et de ceux de 15 tonneaux de jauge brute ou moins, qui peuvent transporter des passagers, souscrivent une assurance insuffisante ou aucune assurance. Le fait de ne pas mettre en place une assurance obligatoire signifierait qu'un transporteur pourrait prendre une décision opérationnelle qui porterait préjudice au droit du passager à une indemnisation pour blessures ou décès en cas d'accident maritime. La poursuite d'une politique de conformité volontaire perpétuerait les désavantages des passagers maritimes par rapport aux passagers d'autres modes de transport où l'assurance obligatoire est la norme. Par conséquent, le maintien de la conformité volontaire ne permettrait pas d'atteindre l'objectif qui est de protéger le grand public en cas d'accident maritime.

Certains navires peuvent transporter des passagers lorsqu'ils ne sont pas utilisés pour leur but premier (par exemple un bateau de pêche utilisé pour l'observation des baleines lorsqu'il n'est pas utilisé pour la pêche commerciale). Dans ces cas, les transporteurs doivent informer le Ministère qu'ils transportent des passagers à l'occasion et respecter les exigences de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Les propriétaires de ces navires peuvent s'assurer contre les pertes liées à leurs objectifs principaux (par exemple une assurance coque et machinerie), mais peuvent négliger la nécessité d'une assurance responsabilité civile. Durant les consultations, certaines petites entreprises qui offrent des services de transport de passagers ont déclaré ne pas pouvoir se permettre de souscrire une assurance responsabilité civile. Elles seraient donc possiblement incapables de respecter leurs obligations financières si un passager était blessé ou décédait à la suite d'un accident maritime. Depuis l'accident maritime du *True North II*, il y en a eu d'autres où l'absence d'assurance passagère a posé problème. Une enquête du coroner de l'Ontario menée en 2008 sur le décès d'un travailleur de la construction à bord d'un navire commercial a réitéré la recommandation de l'enquête *True North II* exigeant la souscription à une assurance responsabilité civile de tous les petits navires commerciaux d'une jauge brute maximale de 15 tonneaux⁵.

⁵ Inquest into the death of Eugene Todd Bovindon (available from the Government of Ontario on demand at https://www.mcscs.jus.gov.on.ca/english/DeathInvestigations/Inquests/VerdictsRecommendations/OCC_verdicts.html).

⁵ Enquête sur le décès d'Eugene Todd Bovindon (rendu disponible sur demande par le gouvernement de l'Ontario à https://www.mcscs.jus.gov.on.ca/french/DeathInvestigations/Inquests/VerdictRecommendations/OCC_verdicts_fr.html).

Compulsory insurance regulations solely for passenger ships over 15 GT

Implementing a threshold such as 15 GT (which is the maximum tonnage for ships in the Small Vessel Registry) and above would protect passengers aboard ships over the threshold, but would not provide any protection for passengers on vessels below 15 GT. The *True North II* was just 5.67 GT and carried 19 passengers on the day of the accident. Similarly, applying the Regulations solely to ships whose primary purpose is passenger carriage would provide no protection to passengers on non-passenger ships that are carrying passengers on an occasional basis.

Limiting the application of the Regulations to ships of a certain size or purpose could also create a risk that carriers may misrepresent either the size of their ships or the nature of their operations. This could competitively disadvantage carriers that comply with the Regulations. Such exemptions may also confuse passengers who assume that they are covered, regardless of the vessel size.

Compulsory insurance regulations for commercial and public purpose ships carrying passengers (the Regulations)

Under this option, commercial and public purpose ships engaged in the domestic carriage of passengers will be required to maintain liability insurance for death or personal injury in an amount of not less than \$250,000 multiplied by the passenger capacity of the ship. The full liability to the carriers remains, as per the 1990 Athens Convention, 175 000 SDR.

This will provide a uniform approach to the compensation of passengers or their dependants in the event of a marine accident involving personal injury or loss of life.

Finally, the Regulations will also align with the compulsory insurance regulations that provide financial protection to Canadian passengers in other transportation modes (air, rail, and road).

Benefits and costs

Benefits

The Regulations will result in a range of benefits, including enhancing financial protection for passengers and marine carriers, meeting public expectations and improving safety on board small ships.

Règlement sur l'assurance obligatoire seulement pour les navires à passagers de plus de 15 tonneaux de jauge brute

La mise en place d'un seuil, tel que plus de 15 tonneaux de jauge brute (qui est le tonnage maximum pour l'immatriculation des navires dans le Registre des petits bâtiments), protégerait les passagers à bord des navires d'une taille supérieure à ce seuil, mais ne fournirait aucune protection aux passagers à bord des navires de 15 tonneaux de jauge brute ou moins. Le *True North II* n'était que de 5,67 tonneaux de jauge brute et transportait 19 passagers le jour de l'accident. De même, l'application du règlement seulement aux navires dont le but premier est le transport de passagers ne fournirait aucune protection aux passagers à bord des navires non passagers qui transportent des passagers à l'occasion.

Limiter l'application du règlement aux navires d'une certaine taille ou d'un certain usage pourrait créer un risque que les transporteurs pourraient faussement représenter la taille de leurs navires ou la nature de leurs activités. Cela pourrait causer un désavantage concurrentiel pour les transporteurs qui respectent le règlement. Ces exemptions pourraient également confondre les passagers qui présument être couverts, quelle que soit la taille du navire.

Règlement sur l'assurance obligatoire pour les navires utilisés à des fins commerciales et publiques transportant des passagers (le règlement)

Dans le cas de cette option, les navires utilisés à des fins commerciales ou publiques, et consacrés au transport intérieur de passagers devront souscrire une assurance responsabilité civile couvrant les décès ou les blessures corporelles d'un montant d'au moins 250 000 \$ multiplié par la capacité en passagers du navire. La responsabilité entière du transporteur demeure, selon la Convention d'Athènes de 1990, 175 000 DTS.

Cette option permettra une approche uniforme de l'indemnisation aux passagers ou aux personnes à leur charge en cas d'accident maritime causant des blessures corporelles ou un décès.

Enfin, le règlement s'harmonisera également avec le règlement sur l'assurance obligatoire qui procure une protection financière aux passagers canadiens d'autres modes de transport (aérien, ferroviaire et routier).

Avantages et coûts

Avantages

Le règlement présentera divers avantages, notamment l'amélioration de la protection financière des passagers et des transporteurs maritimes, la satisfaction des attentes du public ainsi que l'amélioration de la sécurité à bord de petits navires.

The financial protection of marine passengers will be enhanced by ensuring that carriers have the financial resources to pay compensation for accidental injuries or deaths to which passengers are entitled under the Act. Compulsory insurance may also protect carriers against catastrophic losses and possibly civil actions that could lead to the carrier losing his or her boat, business, house and other personal assets.

There is a perception that public transportation is governed by rules that protect the interests of individual travellers. The Canadian public expects that commercial carriers in all modes are insured for accidents as is indeed the case for all non-marine carriers (airlines, taxis, buses and trains). The Regulations will meet public expectations and increase confidence in Canadian marine carriers. Since insurance companies have established procedures for settling claims, in the result of an incident, the requirement for liability insurance could expedite the settling of passenger claims as opposed the lengthy civil litigation system with uninsured operators.

Compulsory liability insurance is also expected to have a positive impact on the safety of small commercial ships carrying passengers, as carriers would have an incentive to maximize the safe operation of their ships to minimize their liability insurance costs. Insurance companies would likely be unwilling to insure carriers that do not comply with passenger safety regulations or that have poor safety records.

The proposal will result in benefits for insurance companies, who will gain additional business (and a corresponding liability). Although much of the collected insurance premiums would be used to settle claims, some would result in additional profitability for insurance companies. For the purpose of this analysis, however, the benefit to insurance companies is assumed to be roughly equal to the total costs of buying insurance, a transfer from ship operators to insurance companies, while the transfer of liability is treated qualitatively. Therefore, these benefits are estimated to have a present value of \$24.18 million over a 10-year period, with an annualized value of \$3.44 million.

Costs

The main direct costs of the Regulations are the liability insurance costs to carriers operating small ships that are uninsured or not sufficiently insured to cover their

La protection financière des passagers maritimes sera améliorée, vu que les transporteurs disposeront, en cas de blessures corporelles ou de décès accidentel, des ressources financières nécessaires pour verser une indemnisation, à laquelle les passagers ont droit en vertu de la Loi. L'assurance obligatoire peut aussi protéger les transporteurs contre des pertes catastrophiques et possiblement des poursuites judiciaires qui pourraient se solder par la perte, pour le transporteur, de son navire, de son entreprise, de sa maison ainsi que d'autres biens personnels.

L'impression générale est que le transport public est régi par des règles qui protègent les intérêts des voyageurs. Les Canadiens s'attendent à ce que les transporteurs commerciaux de tous les modes soient assurés en cas d'accident, comme c'est le cas pour les transporteurs autres que maritimes (compagnies aériennes, taxis, autobus et trains). Le règlement satisfera aux attentes du public et accroîtra la confiance envers les transporteurs maritimes canadiens. Étant donné que les compagnies d'assurance ont établi des procédures relatives au règlement de réclamations, en cas d'incident, l'exigence relative à l'assurance responsabilité pourrait accélérer le traitement des demandes de règlement des passagers par rapport au long processus de litige civil avec des exploitants sans assurance.

L'assurance responsabilité civile obligatoire pourrait également avoir une incidence positive sur la sécurité des petits navires commerciaux transportant des passagers, car les transporteurs seraient incités à maximiser la sécurité de leurs opérations afin de minimiser les coûts de leur assurance responsabilité civile. Les compagnies d'assurance refuseraient probablement d'assurer les transporteurs qui ne respectent pas les dispositions réglementaires sur la sécurité des passagers ou qui ont un mauvais dossier de sécurité.

La proposition offrira des avantages aux compagnies d'assurance, qui auront des opportunités d'affaires supplémentaires (et une responsabilité connexe). Bien qu'une grande partie des primes d'assurance perçues serve au règlement de réclamations, une partie de celles-ci favoriserait la rentabilité des compagnies d'assurance. Cependant, aux fins de la présente analyse, l'avantage offert aux compagnies d'assurance est considéré comme environ égal aux coûts totaux de la souscription de polices d'assurance. Cela représente un transfert des exploitants de navires aux compagnies d'assurance, tandis que le transfert de la responsabilité est traité de façon qualitative. Par conséquent, la valeur actualisée de ces avantages est estimée à 24,18 millions de dollars sur une période de 10 ans, ce qui correspond à une valeur annuelle de 3,44 millions de dollars.

Coûts

Les principaux coûts directs associés au règlement sont le coût de l'assurance responsabilité civile pour les transporteurs exploitant des navires de petite taille qui ne sont pas

liability in the event of an incident. The Regulations may not fully cover their liability as 175 000 SDR is currently valued at \$322,453.25 and the Regulations only require \$250,000 per passenger.⁶ Carriers are encouraged to carry enough liability insurance to cover the full liability under the Act. The majority of passenger ships already carry liability insurance and are therefore already compliant with the Regulations.

To identify those smaller operators most likely to be non-compliant, Industry Canada's⁷ data on the number of small businesses by industry classification for marine-related sectors was used. Some of these sectors use ships that are usually restricted from carrying passengers under the *Canada Shipping Act, 2001*. However, such ships can legally carry passengers if they meet the safety requirements provided for under the *Canada Shipping Act, 2001*. Any ships of 15 GT or less that carry more than 12 passengers must advise Transport Canada of their activities and hold a passenger vessel safety certificate issued under the *Vessel Certificates Regulations*. All ships of 15 GT or less may carry up to 12 passengers without a passenger vessel safety certificate, but must still meet the regulatory requirements under the *Small Vessel Regulations* of the *Canada Shipping Act, 2001*.

It was therefore assumed that approximately 10% of the ships not registered as passenger vessels would carry passengers on an occasional basis. Operators of small non-passenger vessels that occasionally carry passengers but fail to meet the passenger vessels safety requirements would contravene the *Canada Shipping Act, 2001*. Because such operators already operate outside the law, they are not included in the estimated 10% that would need to acquire insurance under the Regulations.

Small operators in sectors that carry passengers are all assumed to be non-compliant. Based on these assumptions, it is estimated that 1 756 ship operators would need to buy liability insurance annually. The average cost of

assurés ou dont la police d'assurance ne couvre pas la responsabilité entière en cas d'accident. Le règlement peut ne pas couvrir la responsabilité entière des transporteurs, car 175 000 DTS sont actuellement évalués à 322 453,25 \$ et les règlements n'exigent que 250 000 \$ par passager⁶. Les transporteurs sont encouragés à souscrire une assurance responsabilité suffisante pour couvrir l'entière responsabilité en vertu de la Loi. La plupart des bâtiments à passagers bénéficient déjà d'une assurance responsabilité civile et, par conséquent, ils sont conformes au règlement.

Pour repérer les petits exploitants les plus susceptibles de ne pas être conformes, les données d'Industrie Canada ont été utilisées⁷ sur le nombre de petites entreprises par catégorie d'industrie dans les secteurs maritimes. Certains de ces secteurs exploitent des navires qui ne peuvent habituellement pas transporter de passagers en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Toutefois, ces navires peuvent transporter des passagers en toute légalité s'ils respectent les exigences de sécurité prescrites dans la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Tous les exploitants de bâtiments de 15 tonneaux de jauge brute ou moins qui transportent plus de 12 passagers doivent aviser Transports Canada de leurs activités et doivent posséder un certificat de sécurité pour navire à passagers délivré en vertu du *Règlement sur les certificats de bâtiments*. Tous les exploitants de bâtiments de moins de 15 tonneaux de jauge brute peuvent transporter jusqu'à 12 passagers sans avoir à disposer d'un certificat de sécurité pour navire à passagers, mais ils doivent respecter les exigences réglementaires en vertu du *Règlement sur les petits bâtiments* de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Par conséquent, on a supposé qu'environ 10 % des navires qui ne sont pas immatriculés en tant que navire à passagers transporteraient des passagers à l'occasion. Les exploitants de ces petits bâtiments qui transportent des passagers à l'occasion, mais qui ne respectent pas les exigences relatives à la sécurité des passagers, contreviendraient à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Comme ces exploitants ne respectent déjà pas la loi, ils ne sont pas inclus dans les 10 % d'exploitants estimés qui devraient souscrire une assurance en vertu du règlement.

Les petits exploitants qui exercent leurs activités dans des secteurs où l'on transporte des passagers sont tous considérés comme non conformes. Selon ces hypothèses, on estime que 1 756 exploitants de navires devraient souscrire une

⁶ The conversion from CAD to SDR applies the International Monetary Fund SDRs per currency conversion rate of \$1.842590 CAD per SDR found at https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx using the June 13, 2018, conversation rate.

⁷ Industry Canada, SME Benchmarking Tool (<https://www.ic.gc.ca/app/sme-pme/bnchmrkngtl/rprt-flw.pub?execution=e1s1>).

⁶ La conversion de dollars canadiens (CA) en DTS applique le taux de change du Fonds monétaire international où 1 DTS est égal à 1,842590 CA selon le taux de conversion du 13 juin 2018, disponible en anglais seulement à https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx.

⁷ Industrie Canada, Outil d'analyse comparative pour PME (<https://www.ic.gc.ca/app/sme-pme/bnchmrkngtl/rprt-flw.pub?execution=e1s1&lang=fra>).

insurance per ship operator is estimated to be \$2,100 based on discussions with the insurance industry. Therefore, the cost of liability insurance is estimated to have a present value of \$24.18 million over a 10-year period, with an annualized value of \$3.44 million. For insurance companies, there would be a corresponding increase in liability.

The Regulations will not impose costs on the Department. Currently, Transport Canada operates an online National Training Program for enforcement officers. It will be mandatory for enforcement officers to complete the online training prior to the Regulations coming into force. There are no additional costs associated with the training of enforcement officers.

Cost-benefit statement

		Base Year: 2018	Year 2022	Final Year	Total (PV)	Annualized Average
A. Quantified impacts (in CAD, 2012 price level / constant dollars)						
Costs to industry						
Cost of buying liability insurance policies for death or personal injury (transfer to insurance companies)	Stakeholders: Carriers	1,843,958	3,687,915	3,687,915	24,179,047	3,442,552
Total costs		1,843,958	3,687,915	3,687,915	24,179,047	3,442,552
Benefits to industry						
Increased revenue (transfer from marine carriers)	Stakeholders: Marine and non-marine insurers	1,843,958	3,687,915	3,687,915	24,179,047	3,442,552
Total benefits		1,843,958	3,687,915	3,687,915	24,179,047	3,442,552
Net Benefits		0	0	0	0	0
B. Qualitative impacts						
1-Marine carriers and passengers would benefit from the transfer of liability to insurance companies.						
2-Enhanced protection of passengers travelling by water						
3-Meeting public expectations						
4-Improved safety						

assurance responsabilité civile chaque année. Le coût moyen de l'assurance par exploitant de navire est estimé à 2 100 \$ d'après des discussions avec l'industrie de l'assurance. Par conséquent, on évalue que le coût de l'assurance responsabilité civile représentera une valeur actualisée de 24,18 millions de dollars sur 10 ans, et une valeur annualisée de 3,44 millions de dollars. Une augmentation parallèle de la responsabilité s'appliquerait aux compagnies d'assurance.

Le règlement n'imposera pas de coûts importants pour le Ministère. Actuellement, Transports Canada opère un programme national de formation pour les agents d'application de la loi. Les agents d'application de la loi devront obligatoirement suivre la formation en ligne avant l'entrée en vigueur du règlement. Il n'y a pas de coûts additionnels associés à la formation des agents d'application de la loi.

Énoncé coûts-avantages

		Année de référence : 2018	Année 2022	Dernière année	Total (VA)	Moyenne annualisée
A. Incidences chiffrées (en \$ CA, niveau des prix de 2012 / dollars constants)						
Coûts						
Coût de l'achat des politiques d'assurance responsabilité civile couvrant les décès ou les blessures corporelles (transfert aux compagnies d'assurance)	Intervenants : Transporteurs	1 843 958	3 687 915	3 687 915	24 179 047	3 442 552
Total des coûts		1 843 958	3 687 915	3 687 915	24 179 047	3 442 552
Avantages pour l'industrie						
Augmentation des recettes (pour les transporteurs maritimes)	Intervenants : Assureurs maritimes et non maritimes	1 843 958	3 687 915	3 687 915	24 179 047	3 442 552
Total des avantages		1 843 958	3 687 915	3 687 915	24 179 047	3 442 552
Avantages nets		0	0	0	0	0
B. Incidences qualitatives						
1-Les transporteurs maritimes et les passagers tireraient parti du transfert de la responsabilité aux compagnies d'assurance. 2-Protection accrue des passagers ayant recours au transport par eau 3-Réponse aux attentes du public 4-Sécurité améliorée						

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply, as there would not be any additional administrative burden associated with these Regulations.

Small business lens⁸

The small business lens would apply to these Regulations since their expected impact is estimated to have a net present value of over \$10 million and they will affect small businesses. Since larger passenger ship operators are currently insured to the maximum limit of their liability (175 000 SDR per passenger), the Regulations will impact mostly smaller operators that are uninsured or not fully insured. However, it is expected that the cost will be proportionate to the size of a given operation – small businesses with fewer vessels and fewer passengers are expected to carry lower costs.

⁸ The completed small business checklist is attached as an appendix to the Regulatory Impact Analysis Statement.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à ce règlement, puisqu'aucun fardeau administratif supplémentaire ne serait associé à ce règlement.

Lentille des petites entreprises⁸

La lentille des petites entreprises s'appliquerait pour ce projet de règlement puisqu'il est estimé que les répercussions sur les petites entreprises seraient d'une valeur annualisée de plus de 10 millions de dollars. Étant donné que les grands exploitants de navires à passagers sont déjà assurés jusqu'à la limite maximale de responsabilité (175 000 DTS par passager), le règlement aura surtout une incidence sur les petits exploitants qui ne sont pas assurés ou dont la couverture d'assurance est insuffisante. Toutefois, on s'attend à ce que le coût soit proportionnel à l'importance d'une activité donnée : les petites entreprises exploitant peu de navires et transportant peu de passagers devraient payer un coût moindre.

⁸ La liste de vérification pour les petites entreprises dûment remplie se trouve en annexe au résumé de l'étude d'impact de la réglementation.

Flexibility has been provided in the Regulations by setting a fixed minimum amount of insurance of \$250,000 per passenger rather than requiring that the insurance reflect the full liability of 175 000 SDR (which is equivalent to \$322,453.25 CAD on June 13, 2018⁹). When consultations resumed in March 2012, 175 000 SDR was equivalent to \$267,177.75.¹⁰ Since January 1994, the lowest value of the SDR was in November 2007, when it was worth \$254,539.25. The amount of \$250,000 was seen as the best compromise to reflect fluctuations in the value of the SDR to CAD and a minimum amount that small business can reasonably meet. The amount also does not exceed the liability requirement under the Act.

Fixing the amount in CAD rather than SDR facilitates the acquisition of the insurance from Canadian underwriters. It also reduces the premium by requiring a lower level of insurance and eliminating the insurers' concerns about currency exchange risks.

All carriers will also benefit from the flexibility of the two-stage coming into force process. Those carriers who currently maintain a liability insurance policy for passenger injury or death will not have to comply with these new requirements until the policy is next renewed, modified or cancelled. Carriers who do not maintain such insurance will have to comply with the Regulations within 60 days after they come into force.

The greater flexibility for smaller businesses provided from the fixed minimum amount of insurance of \$250,000 (rather than 175 000 SDR) is expected to reduce the total costs of purchasing insurance by up to approximately \$4,400,000 in present value, or about \$330 per small business. For the small business lens analysis, the "initial option" of 175 000 SDR per passenger was compared to the adopted "flexible option" of \$250,000 per passenger. This lower "flexible option" cost will be approximately 19% lower than the proposed "initial option."

De la souplesse a été apportée au règlement en établissant un montant fixe d'assurance de 250 000 \$ par passager, plutôt que d'exiger que l'assurance reflète la pleine responsabilité de 175 000 DTS (l'équivalent de 322 453,25 \$ CA au 13 juin 2018⁹). Lorsque les consultations ont repris en mars 2012, 175 000 DTS équivalaient à 267 177,75 \$¹⁰. Depuis janvier 1994, la valeur la plus basse du DTS était de 254 539,25 \$ en novembre 2007. Le montant de 250 000 \$ était considéré comme le meilleur compromis pour refléter la fluctuation de la valeur du DTS par rapport au dollar canadien et un montant minimum d'assurance que les petites entreprises peuvent raisonnablement obtenir. Le montant ne dépasse pas non plus l'exigence de responsabilité en vertu de la Loi.

Fixer le montant en dollars canadiens plutôt qu'en DTS facilite l'acquisition de l'assurance auprès des assureurs canadiens. De plus, le règlement réduit la prime d'assurance en exigeant un niveau inférieur d'assurance et en éliminant les préoccupations des assureurs au sujet des risques de change de devises.

Tous les transporteurs profiteront également de la souplesse de l'entrée en vigueur en deux étapes. Les transporteurs qui souscrivent une police d'assurance responsabilité civile couvrant les décès ou les blessures corporelles de passagers à l'entrée en vigueur du règlement n'auront pas à se conformer à ces nouvelles exigences jusqu'à ce que leur police soit renouvelée, modifiée ou annulée. Les transporteurs qui ne souscrivent pas une telle police d'assurance devront se conformer au règlement dans les 60 jours suivant son entrée en vigueur.

La souplesse accrue offerte aux petites entreprises à partir du montant minimum fixe de l'assurance de 250 000 \$ au lieu de 175 000 DTS devrait réduire les coûts totaux de la souscription de polices d'assurance d'environ 4,4 M\$ en valeur actualisée, soit environ 330 \$ par petite entreprise. Aux fins d'analyse du point de vue des petites entreprises, « l'option initiale » de 175 000 DTS par passager a été comparée à « l'option souple » adoptée de 250 000 \$ par passager. Le coût de cette « option souple » sera d'environ 19 % inférieur à celui de « l'option initiale ».

⁹ The conversion from CAD to SDR applies the International Monetary Fund SDRs per currency conversion rate of \$1.842590 CAD per SDR found at https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx using the June 13, 2018, conversation rate.

¹⁰ The conversion from CAD to SDR applies the International Monetary Fund SDRs per currency conversion rate of \$1.52673 CAD per SDR found at https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx using the March 1, 2012, conversation rate.

⁹ La conversion de dollars canadiens (CA) en DTS applique le taux de change du Fonds monétaire international où 1 DTS est égal à 1,842590 CA selon le taux de conversion du 13 juin 2018, disponible en anglais seulement à https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx.

¹⁰ La conversion de dollars canadiens (CA) en DTS applique le taux de change du Fonds monétaire international où 1 DTS est égal à 1,52673 CA selon le taux de conversion du 1^{er} mars 2012, disponible en anglais seulement à https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx.

	Flexible option		Initial option	
Short description	<ul style="list-style-type: none"> Reduced minimum insurance limit of \$250,000 per passenger Firms currently with liability insurance would have the flexibility to comply with new requirement when they renew their insurance. 		<ul style="list-style-type: none"> Minimum insurance limit of 175 000 SDR per passenger (or about \$294,000 CAD 2012) All firms (including those with liability insurance) would be required to comply with the new regulatory requirements within 60 days of enactment. 	
Number of small businesses impacted	1 756		1 756	
	Annualized Average (\$2012)	Present Value (\$2012)	Annualized Average (\$2012)	Present Value (\$2012)
Compliance costs	\$3,459,400	\$24,297,600	\$4,089,100	\$28,720,000
Administrative costs	\$0	\$0	\$0	\$0
Total costs	\$3,459,400	\$24,297,600	\$4,089,100	\$28,720,000
Average cost per small business	\$1,960	\$13,800	\$2,300	\$16,400
Risk considerations				
<p>The lower insurance limit is a trade-off for flexibility. It presents a risk that an operator may not have sufficient financial assets, including insurance, to cover all of his/her liability to passengers. However, the lower limits should ensure that the insurance is more affordable and accessible to small business owners through a wider range of insurance providers (e.g. domestic marine underwriters, commercial general liability insurers and even homeowner insurers). This should increase compliance in the small business sector and reduce the risk of passenger injuries where there is no insurance. Allowing existing policies to stand until renewal will also support a smooth transition for small business and the insurance sector.</p>				

	Option souple		Option initiale	
Description sommaire	<ul style="list-style-type: none"> Réduction de la limite d'assurance minimale de 250 000 \$ par passager Les entreprises qui disposent d'une assurance responsabilité auraient la souplesse de se conformer à la nouvelle exigence au moment de renouveler leur police d'assurance. 		<ul style="list-style-type: none"> Limite d'assurance minimale de 175 000 DTS par passager (ou environ 294 000 \$ CA en 2012) Toutes les entreprises (y compris celles qui disposent d'assurance responsabilité) devraient se conformer aux nouvelles exigences réglementaires dans les 60 jours suivant leur adoption. 	
Nombre de petites entreprises affectées	1 756		1 756	
	Moyenne annualisée (2012 \$)	Valeur présente (2012 \$)	Moyenne annualisée (2012 \$)	Valeur présente (2012 \$)
Coût de conformité	3 459 400 \$	24 297 600 \$	4 089 100 \$	28 720 000 \$
Coûts administratif	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$
Coût total	3 459 400 \$	24 297 600 \$	4 089 100 \$	28 720 000 \$
Coût moyen pour les petites entreprises	1 960 \$	13 800 \$	2 300 \$	16 400 \$
Facteurs de risque				
<p>La limite d'assurance inférieure est le prix à payer pour la souplesse obtenue. Elle présente un risque : un exploitant peut ne pas disposer de ressources financières suffisantes, y compris les assurances, pour couvrir entièrement sa responsabilité à l'égard des passagers. Cependant, les limites inférieures devraient faire en sorte que l'assurance est plus abordable et accessible pour les propriétaires de petites entreprises, grâce à un éventail élargi d'assureurs (par exemple des fournisseurs d'assurance maritime, d'assurance responsabilité civile générale commerciale et même d'assurance des propriétaires occupants). Cela devrait favoriser la conformité dans le secteur des petites entreprises et réduire le risque de blessure des passagers lorsqu'il n'y a aucune assurance. Le fait de tolérer les polices existantes jusqu'à leur renouvellement appuiera également la transition en douceur des petites entreprises et du secteur de l'assurance.</p>				

Consultation

The Department initially consulted industry on this regulatory proposal in fall 2010. The issues raised in these initial consultations were reflected in a discussion paper released in March 2012 that included a draft regulatory proposal. Stakeholders were invited to comment on these draft Regulations by the end of 2012. Most stakeholders supported, in principle, this regulatory proposal.

However, stakeholders expressed various concerns that are summarized below along with changes incorporated in the Regulations to address them.

Scope of application

Stakeholders expressed concern that the Act does not define ships used for “commercial and public purposes” and that the absence of a definition could create uncertainty for the public and enforcement officers. There were concerns that the draft Regulations could apply to pleasure craft or commercial fishing or other activities they felt should be exempted.

It was suggested that the following exemptions be added to the draft Regulations:

- the carriage of a person while taking part in an instructional program at a children’s camp;
- small vessels defined by the *Small Vessel Regulations* with one or more primary propulsion engines less than 7.5 kW;
- pleasure craft;
- fishing vessels; and
- passengers that do not have a contract of carriage.

The draft Regulations were amended to specifically exclude pleasure craft. Further changes that were made to the nature of insurance required (described below) should accommodate children’s camps.

The other exemptions and exclusions were not addressed in order to avoid undermining the key policy intent of providing a uniform approach to protecting the interests of Canadians and their families in the event of an incident involving passengers carried on board a domestic commercial or public purpose ship.

Passenger capacity

Some stakeholders were concerned with the determination of passenger capacity. For example, some

Consultation

Le Ministère a initialement consulté l’industrie sur le projet de règlement à l’automne 2010. Les enjeux soulevés durant ces consultations initiales ont été inclus dans le document de travail diffusé en mars 2012, qui comprenait aussi la version provisoire du projet de règlement. Les intervenants ont été invités à commenter la version provisoire du projet de règlement avant la fin de 2012. La plupart des intervenants ont appuyé, en principe, le projet de règlement.

Cependant, les intervenants ont exprimé certaines préoccupations qui sont résumées ci-dessous ainsi que les mesures qui ont été prises pour les dissiper.

Portée de l’application

Les intervenants ont exprimé des préoccupations, car la Loi ne définit pas les navires utilisés à « des fins commerciales et publiques » et l’absence d’une définition risquerait d’entraîner des imprécisions, pour le public et pour les agents d’application de la loi. Il y avait des inquiétudes du fait que le projet de règlement pourrait s’appliquer aux embarcations de plaisance, à la pêche commerciale ou à d’autres activités qui devraient être exemptées.

Ils ont proposé que les exemptions suivantes soient ajoutées au projet de règlement :

- le transport d’une personne participant à un programme éducatif dans un camp pour enfants;
- les petits bâtiments définis dans le *Règlement sur les petits bâtiments* et comportant un ou plusieurs moteurs de propulsion primaire d’une puissance inférieure à 7,5 kW;
- les embarcations de plaisance;
- les bateaux de pêche;
- les passagers qui n’ont pas de contrat de transport.

Le projet de règlement a été modifié pour expressément exclure les embarcations de plaisance. D’autres modifications ont été apportées quant à la nature de l’assurance requise (décrite ci-dessous), ce qui devrait accommoder les camps pour enfants.

Les autres exemptions et exclusions n’ont pas été retenues afin d’éviter de compromettre l’objectif clé de la politique, celui de fournir une approche uniforme pour protéger les intérêts des Canadiens et de leurs familles en cas d’accident mettant en cause des passagers transportés à bord d’un navire canadien utilisé à des fins commerciales ou publiques.

Capacité en passagers

Certains intervenants étaient préoccupés par la détermination de la capacité en passagers. À titre d’exemple,

stakeholders noted that fishing vessels would not have a passenger capacity specified on their certificate, while others noted that a ship may have a certificate stating that it has a capacity of 25 passengers but never carry more than 15 passengers.

The Regulations are not prescriptive as to how an operator must determine the ship's passenger capacity. All operators of vessels that carry passengers, including fishing vessels, need to comply with the *Canada Shipping Act, 2001* regulations on the carriage of passengers. In some instances, a ship may have Transport Canada issue a certificate specifying the maximum number of passengers permitted to be carried. In other cases, a ship may have a passenger capacity plate affixed by the manufacturer or no such figure at all. The carrier must insure to the certified number of passengers or to whatever number of passengers the carrier knows will be the maximum number ever carried, if that figure is lower than the ship's certificate or capacity plate, or none is specified.

If the carrier is checked for compliance with the Regulations and is found to be carrying more passengers than for which it has obtained the necessary insurance coverage, the carrier will be in breach of the Regulations and subject to a penalty. The carrier may also be in breach of its duty of utmost good faith to its insurer as mandated by the *Marine Insurance Act* and it is possible that its insurance policy is voided as a result. The carrier should consider these factors in determining the maximum passenger capacity of the vessel so as to not breach the Regulations or its insurance coverage as the consequences to the carrier could be extremely serious.

Cost and availability of insurance

Stakeholders were concerned that the cost of liability insurance on a per-passenger basis could threaten the financial stability of small businesses. Operators who are unable to afford insurance are also unlikely to have the financial resources to compensate passengers that may die or be injured in an accident. They risk bankruptcy and possible loss of personal assets if there is an accident.

Others expressed concern that the draft Regulations could force the homeowners' market insurance sector to exclude boat insurance from a homeowner's policy on the basis that they cannot offer the same premiums as marine insurers who specialize in such risks. This concern arose from a perception that "pleasure craft" could be used for commercial purposes as, for example, when a real estate

certain intervenants ont indiqué que les bâtiments de pêche n'ont pas de capacité en passagers précisée sur leur certificat, alors que d'autres ont affirmé qu'un navire pourrait avoir un certificat indiquant une capacité de 25 passagers, mais qu'il ne transporterait peut-être jamais plus de 15 passagers.

Le règlement n'offre aucune indication sur la façon dont un exploitant doit déterminer la capacité en passagers du navire. Tous les opérateurs de navires qui transportent des passagers, y compris les bâtiments de pêches, doivent se conformer avec la réglementation concernant le transport de passagers de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Dans certains cas, l'exploitant d'un navire peut demander à Transports Canada de produire un certificat indiquant le nombre maximal de passagers qu'il peut transporter. Dans d'autres cas, l'exploitant d'un navire peut demander au fabricant d'installer une plaque indiquant la capacité en passagers; cette plaque n'est pas obligatoire. Le transporteur doit souscrire une assurance correspondant au nombre de passagers indiqué sur le certificat ou au nombre maximal de passagers qu'il a déjà transportés, si ce nombre est inférieur à celui inscrit sur le certificat ou la plaque de capacité du navire ou en l'absence d'indication à cet effet.

Lorsque le transporteur fait l'objet d'une vérification de la conformité au règlement et transporte plus de passagers que le nombre indiqué dans la police d'assurance obtenue, il contrevient au règlement et se voit imposer une pénalité. Le transporteur peut également contrevvenir à son obligation d'agir de bonne foi envers son assureur, comme indiqué dans la *Loi sur l'assurance maritime*, et il est possible que cette police d'assurance soit annulée en conséquence. Le transporteur doit être très prudent lorsqu'il détermine le nombre maximal de passagers de son navire afin de ne pas enfreindre le règlement ni sa police d'assurance. Les conséquences d'une telle infraction pourraient être extrêmement graves.

Coût et offre des assurances

Les intervenants étaient préoccupés par le coût de l'assurance responsabilité civile établi par passager, qui pourrait menacer la stabilité financière des petites entreprises. Pour les opérateurs qui n'ont pas les moyens de souscrire une assurance, il est peu probable qu'ils aient les ressources financières afin d'indemniser les passagers qui subissent des blessures corporelles ou décèdent lors d'un accident. Ils risquent la faillite et possiblement la perte de leurs biens personnels s'il y a un accident.

D'autres ont exprimé leurs inquiétudes, car le projet de règlement risquerait de forcer le secteur de l'assurance dans le marché immobilier résidentiel à exclure l'assurance pour embarcations des polices d'assurance habitation parce que les compagnies d'assurance ne pourraient pas offrir les mêmes primes que les assureurs maritimes, spécialisés dans ces risques. Cette préoccupation a été

agent uses his or her “pleasure craft” to show waterfront properties to prospective clients. Insurers therefore proposed that pleasure craft under 8 m in length be excluded from the compulsory insurance Regulations to allow their continued coverage as “pleasure craft” under typical homeowners’ policies.

However, such usage of a vessel would require that it be registered as a commercial vessel and meet passenger safety standards. To avoid confusion, the Regulations specifically exclude pleasure craft as defined in section 2 of the *Canada Shipping Act, 2001* (i.e. “a vessel that is used for pleasure and does not carry passengers, and includes a vessel of a prescribed class”).

Dedicated amount

The 2012 draft Regulations also proposed that the required amount of marine insurance be dedicated solely to liabilities to passengers. Some stakeholders were concerned that this could create uncertainty as to how the courts would apportion available compensation when an incident involves various types of claimants.

Furthermore, it implied that commercial general liability (CGL) policies would not be accepted, requiring the holders of such policies (e.g. operators of children’s camps and hunting and fishing outfitters) to obtain separate marine passenger insurance at an additional cost. This requirement was subsequently removed from the draft Regulations, and the Regulations allow for CGL policies provided they include marine passenger liability.

Stakeholders also noted that some provinces already impose mandatory general liability insurance for certain businesses in amounts that have been sufficient to cover passenger claims in the past. The Regulations may lead to a slight increase in insurance premiums for these businesses only in provinces where the amount of insurance is less than the amount required under the Regulations.¹¹

soulevée à cause de la perception qu’une « embarcation de plaisance » puisse être utilisée à des fins commerciales. Par exemple, lorsqu’un agent immobilier utilise son « embarcation de plaisance » pour montrer les propriétés riveraines aux clients potentiels. Les assureurs ont donc suggéré que les embarcations de plaisance d’une longueur inférieure à 8 m soient exclues des dispositions réglementaires relatives à l’assurance obligatoire afin que les polices d’assurance habitation continuent de couvrir les « embarcations de plaisance ».

Cependant, pour qu’un bâtiment puisse être utilisé à ces fins, il doit être immatriculé en tant que bâtiment commercial et respecter les normes de sécurité des passagers. Pour éviter toute confusion, le règlement exclut expressément les « embarcations de plaisance » telles qu’elles sont définies à l’article 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (c’est-à-dire « tout bâtiment utilisé pour le plaisir et qui ne transporte pas de passagers ainsi que les bâtiments des catégories prévues par règlement »).

Montant réservé

L’ébauche réglementaire de 2012 proposait également que le montant d’assurance maritime exigé soit exclusivement réservé aux responsabilités à l’égard des passagers. Certains intervenants étaient inquiets, car cela risquerait d’entraîner des imprécisions quant à la façon dont les tribunaux répartiraient l’indemnité disponible lorsqu’un accident met en cause divers types de demandeurs.

De plus, cela supposait que les polices d’assurance responsabilité civile générale commerciale ne seraient pas acceptées, obligeant les détenteurs de ces polices d’assurance (par exemple les opérateurs des camps pour enfants, les pourvoiries de chasse et pêche) de souscrire une police d’assurance responsabilité civile additionnelle pour les passagers maritimes. Cette exigence a par la suite été supprimée du règlement, et le règlement accepte les polices d’assurance responsabilité civile générale commerciale si elles couvrent les responsabilités civiles maritimes pour les passagers.

Les intervenants ont aussi remarqué que certaines provinces imposent déjà l’assurance responsabilité civile générale obligatoire pour certaines entreprises, à des montants qui ont été suffisants pour couvrir les demandes de règlement des passagers dans le passé. Le règlement peut mener à une légère augmentation des primes d’assurance seulement pour ces entreprises dans les provinces où le montant d’assurance est inférieur au montant prescrit dans le règlement¹¹.

¹¹ See Regulatory cooperation section.

¹¹ Voir la section sur la Coopération en matière de réglementation.

Certificate of Insurance

Certain stakeholders had an issue with the wording of the certificate of insurance (the Certificate) annexed to the draft Regulations as it applied to fleet policies. The Regulations reflect modifications to respond to this concern.

The requirement to carry the Certificate on board the ship was a concern to carriers operating small boats with no cover or protected place to store it. The Regulations will allow such carriers the option to provide the Certificate to a designated officer within 24 hours after the officer boards the ship.

Stakeholders proposed that the draft Regulations be amended to accept a ship's certificate of entry (CoE) from a member club of the International Group of Protection and Indemnity Associations (IGP&I Clubs) as evidence of insurance in place of the certificate of insurance prescribed by the draft Regulations. The 13-member clubs of the IGP&I Clubs collectively underwrite 90% of ocean-going ships and are quite reputable. These clubs issue CoEs indicating that a ship has insurance cover for all marine liability under international conventions, including the Athens Convention. The Regulations were amended to accept CoEs to avoid unnecessary administrative burden (and costs).

Scope of consultations

Some stakeholders commented that the Department did not fully consult the carriers who would be impacted by the compulsory insurance requirements. Initial consultations with marine carriers were held during the fall 2010 meetings of the regional Canadian Marine Advisory Council (CMAC) across Canada. CMAC participants include representatives of individuals and parties that have a recognized interest in boating and shipping concerning safety, recreational matters, navigation, marine pollution and response and marine security. The carriers' views were sought during these meetings and were subsequently reflected in a discussion paper that was circulated widely to allow carriers to provide further input.

Comments arising from the prepublication of the Regulations

The Regulations were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on December 24, 2016, followed by a 60-day public comment period. Comments were received from four stakeholders.

Certificat d'assurance

Certains intervenants estimaient que l'énoncé du certificat d'assurance (le certificat) en annexe au projet de règlement posait problème, car il s'applique aux polices couvrant des flottes. Le règlement comprend des modifications pour répondre à cette préoccupation.

L'exigence selon laquelle le certificat doit être conservé à bord du navire était une préoccupation pour les transporteurs exploitant de petits navires ne comprenant aucun couvercle ni espace protégé où ranger le certificat. Le règlement offre à ces transporteurs l'option de fournir le certificat à un agent désigné dans les 24 heures suivant le moment où l'agent monte à bord du navire.

Les intervenants ont proposé que le projet de règlement soit modifié pour que le certificat d'entrée d'un navire délivré par un club membre de l'International Group of Protection and Indemnity Associations (IGP&I Clubs) soit accepté comme preuve d'assurance à la place du certificat d'assurance exigé par le règlement proposé. Les 13 clubs membres de l'IGP&I Clubs assurent collectivement 90 % des navires de mer et ils sont très réputés. Ces clubs délivrent des certificats d'entrée indiquant que le navire dispose d'une couverture d'assurance pour toutes les conventions portant sur la responsabilité en matière maritime, y compris la Convention d'Athènes. Le règlement a été modifié pour accepter les certificats d'entrée afin d'éviter un fardeau administratif inutile (et les coûts associés).

Étendue des consultations

Certains intervenants ont indiqué que le Ministère n'avait pas consulté pleinement les transporteurs qui seraient touchés par les exigences d'assurance obligatoire. Les consultations initiales auprès des transporteurs maritimes à l'automne 2010 ont eu lieu pendant des réunions du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) partout au Canada. Des représentants de personnes et d'organismes qui s'intéressent à la navigation de plaisance et au transport maritime en ce qui concerne la sécurité, les questions de navigation de plaisance, la navigation en général, la pollution marine, l'intervention environnementale et la sûreté maritime font partie des participants au CCMC. Au cours de ces réunions, on a demandé l'opinion des transporteurs maritimes qui par la suite a été intégrée dans un document de travail qui a été distribué à grande échelle afin d'obtenir davantage de commentaires.

Commentaires issus de la publication préalable du règlement

Le règlement a été publié au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le samedi 24 décembre 2016. Cette publication a été suivie d'une période de 60 jours pour les commentaires du public. Quatre intervenants ont fourni des commentaires.

Comment No. 1: One respondent, a maritime lawyer, expressed support for the Regulations, but was concerned that the Regulations are not prescriptive as to how an operator must determine the passenger capacity. The respondent indicated that insurance brokers could benefit with more clarity of the potential consequences of understating the number of passengers operators intend to carry. This respondent suggested that Transport Canada explain in this assessment the consequences of carrying more passengers than the number indicated on the insurance policy.

Response: These consequences (risk of a penalty for breaching the Regulations and having the insurance contract declared void) have been explained under the above section entitled “Passenger capacity.”

Comment No. 2: An association representing insurers expressed concern that carriers might come to believe that by adhering to the Regulations, they are fully protecting themselves against all liability under the *Marine Liability Act*. They were concerned that this could expose the insurance sector to claims of an “errors or omissions” nature. They recommended adding a statement to the insurance certificate stating that (1) it is issued in compliance with the Regulations and does not fully cover the operator’s liability to passengers; (2) it does not provide cover for other third party liability including environmental damage or wreck removal; and (3) the shipowner is solely responsible to ensure they have adequate insurance to address all potential liabilities.

Response: As the certificate clearly states that the insurance policy is for the carriage of persons, there is no need to say it does not cover other third party liability. Furthermore, while carriers may have a fiduciary responsibility to maintain insurance for all potential liabilities, there is currently no legal requirement to carry insurance for all third party liabilities, just those expressly stated in the *Marine Liability Act* (e.g. pollution related to spills of bunker oil from ships over 1 000 GT or oil cargo spills from ships carrying more than 2 000 tons of persistent oil in bulk as cargo). The Regulations, and the Act, set out what is required in terms of insurance. The intent of the certificate is to demonstrate that its holder has met the requirements of the Regulations rather than speak to liability that may lie elsewhere.

Comment No. 3: An association representing hunting and fishing outfitters expressed concern that the proposed Regulations would require them to individually list a

Commentaire n° 1 : Un spécialiste du droit maritime, qui faisait partie des intervenants, a exprimé son soutien au règlement. Cependant, étant donné que le règlement ne fournit aucune indication sur la façon dont un exploitant doit déterminer la capacité en passagers, il craignait que la communauté des courtiers d’assurance ait besoin d’aide pour expliquer aux exploitants les conséquences potentielles de la sous-estimation du nombre de passagers qu’elle peut transporter. Cet intervenant a suggéré que Transports Canada explique, dans cette évaluation, les conséquences du transport d’un nombre de passagers supérieur à celui indiqué dans la police d’assurance.

Réponse : Ces conséquences (le risque de sanction pour infraction au règlement et que le contrat d’assurance soit déclaré nul) ont été décrites plus haut dans la section « Capacité en passagers ».

Commentaire n° 2 : Une association qui représente des assureurs a dit craindre que les transporteurs concluent que le fait de respecter le règlement les protège pleinement contre toute responsabilité en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Les représentants de cette association craignaient que cette situation expose le secteur de l’assurance à des réclamations pour « erreurs ou omissions ». Ils ont recommandé l’ajout d’un énoncé au certificat d’assurance : (1) il est publié conformément au règlement et ne couvre pas entièrement la responsabilité de l’exploitant à l’égard des passagers; (2) il n’offre aucune protection relative à la responsabilité d’autres tiers, notamment en ce qui concerne les dommages environnementaux et l’enlèvement d’épaves; (3) le propriétaire du navire doit s’assurer de disposer d’une assurance adéquate pour traiter toutes les responsabilités potentielles.

Réponse : Étant donné que le certificat énonce clairement que la police d’assurance vise le transport de passagers, il n’est pas nécessaire d’indiquer qu’il ne couvre pas la responsabilité d’autres tiers. De plus, bien que les propriétaires de navires puissent avoir la responsabilité fiduciaire de souscrire une assurance pour toutes les responsabilités potentielles, aucune obligation juridique ne prévoit la souscription d’une assurance concernant toutes les responsabilités des tiers; seules les obligations décrites expressément dans la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (par exemple la pollution liée au déversement d’hydrocarbures de soute de navires de plus de 1 000 tonnes ou au déversement de la cargaison d’hydrocarbures de navires qui transportent plus de 2 000 tonnes d’hydrocarbures). Le règlement et la Loi établissent ce qui est requis en matière d’assurance. L’intention du certificat est de démontrer que son détenteur a satisfait aux exigences du règlement plutôt que de parler de toute responsabilité qui pourrait se trouver ailleurs.

Commentaire n° 3 : Les représentants d’une association qui représente les pourvoyeurs de chasse et de pêche ont dit craindre que le règlement proposé les oblige à dresser

number of small vessels that would likely not have a unique name or number if they had a fleet policy. They recommended that the certificate be simplified for fleet policies dealing with such vessels.

Response: The Regulations and certificate have been amended to address these concerns by providing greater flexibility with respect to insurance policies for fleets of small unnamed vessels.

Comment No. 4: An association of lawyers expressed concerns that (1) the levels of insurance were inadequate to cover liability; (2) victims were not fully covered in the absence of absolute liability and a right of direct action against insurers; and (3) the Regulations would not apply to non-commercial vessels (i.e. pleasure craft). They contend that absolute liability would protect the public even when the carrier is in violation of the terms of their policy while direct action would allow them to make claims against insurers, even if the carrier is insolvent.

Response: (1) The concerns cannot be addressed through amendments to the Regulations and would require legislative amendments that, if considered appropriate, would significantly delay these Regulations and continue the current situation to the disadvantage of passengers. Section 39 of the *Marine Liability Act* provides regulatory authority to require insurance up to the level of liability but not beyond. As that liability is subject to currency fluctuations, it is not possible to prescribe a fixed level of insurance in Canadian currency that would fully cover liability. The amount of insurance of \$250,000 per passenger was chosen based on an analysis of historical SDR to Canadian dollar rates. It is the highest amount that would be unlikely to exceed the per capita liability limit and thus comply with section 39. Fixing the amount in Canadian dollars rather than SDR facilitates the acquisition of the insurance from Canadian insurers who cannot pay claims in SDR as SDR are not a currency.

(2) Contracts of marine insurance are governed by the *Marine Insurance Act*, of 1993, which currently does not provide for absolute liability or direct action against insurers. Direct action is a common principle in auto insurance law for all provinces and territories while absolute liability is in force in Ontario. Canadian insurers earned 64 times more premium from auto insurance (\$21 Billion) than the

une liste de petits bâtiments, qui n'auraient aucun nom ni numéros uniques si une politique de flotte était en place. Ils ont recommandé la simplification du certificat pour les politiques de flotte qui traitent ce type de navire.

Réponse : Le règlement et le certificat ont été modifiés, en réponse aux préoccupations soulevées, afin d'offrir une souplesse accrue en ce qui concerne les polices d'assurance des flottes de petits bâtiments anonymes.

Commentaire n° 4 : Une association d'avocats a exprimé les préoccupations suivantes : (1) les niveaux d'assurance étaient inadéquats pour couvrir la responsabilité; (2) les victimes n'étaient pas entièrement couvertes en l'absence d'une responsabilité absolue et d'un droit d'action directe contre les assureurs; (3) le règlement ne s'appliquerait pas aux bâtiments non commerciaux (c'est-à-dire les embarcations de plaisance). Cette association d'avocats prétend qu'une responsabilité absolue protégerait le public, et ce, même lorsque le transporteur enfreint les modalités de la police, et qu'une action directe permettrait au public de présenter des réclamations aux assureurs, et ce, même lorsque le transporteur est insolvable.

Réponse : (1) Les préoccupations ne peuvent être traitées au moyen de la modification du règlement, et exigeraient des modifications législatives qui, si elles étaient jugées appropriées, retarderaient considérablement l'entrée en vigueur de ce règlement et prolongeraient la situation actuelle au détriment des passagers. L'article 39 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* prévoit l'autorité réglementaire d'exiger une assurance jusqu'au niveau de responsabilité, mais pas au-delà de celui-ci. Étant donné que cette responsabilité est assujettie aux fluctuations monétaires, il est impossible de prescrire un niveau d'assurance en devise canadienne qui couvrirait entièrement la responsabilité. Le montant d'assurance de 250 000 \$ par passager a été choisi en fonction d'une analyse des valeurs historiques des DTS par rapport au dollar canadien. Il s'agit du montant le plus élevé qui ne dépasserait probablement pas la limite de responsabilité par personne et respecterait l'article 39. Fixant le montant en dollars canadiens plutôt qu'en DTS facilite l'acquisition de l'assurance auprès des assureurs canadiens qui ne peuvent payer des réclamations en DTS vu que le DTS n'est pas une monnaie.

(2) Les contrats d'assurance maritime sont régis en vertu de la *Loi sur l'assurance maritime*, de 1993, qui ne prévoit actuellement aucune disposition sur la responsabilité absolue ni l'action directe contre les assureurs. L'action directe est un principe commun de la loi sur l'assurance automobile de l'ensemble des provinces et des territoires tandis que la responsabilité absolue est en vigueur en Ontario. Les assureurs canadiens ont gagné 64 fois plus de primes d'assurance automobile (21 milliards de dollars)

marine market (\$330 Million) in 2014.¹² Automobile accidents are relatively common and insurers can assess risk and set premiums based on limited information (vehicle year, make and model; annual kilometres driven; operators' driving records) that is easily verifiable which lends itself well to absolute liability. Direct action is crucial for the efficient resolution of relatively frequent accident claims and minimizing costs related to administration of claims. Neither principle, direct action nor absolute liability is common in marine insurance law where the information to set risk and premiums can be highly technical and one party, the shipowner, has access to all the information relating to the vessel, voyage, crew, passengers and cargo. The insurer must rely on the shipowner to fully disclose that information to effectively assess the risk and associated insurance premium. That said, international marine conventions are increasingly providing for direct action to ensure third party claims are protected in cases of insolvency. However, the 1990 Athens Convention does not provide for direct action against the insurer.

(3) The *Marine Liability Act* does not provide regulatory authority to require insurance for persons that are carried on non-commercial vessels (i.e. pleasure craft).

Stakeholder engagement following prepublication and the closing of the public comment period

Following the comment period, in June 2017, Transport Canada met with associations representing insurance brokers and underwriters to ensure that they were aware of the proposed Regulations and would have no issues with the changes that were being considered. Two of these associations that deal with general commercial liability policies recommended that Transport Canada consider accepting electronic certificates such as those that may be shown on a cell phone or other electronic device as proof of insurance in addition to printed format. This proposal could ensure that the Regulations would remain current as society increasingly adapts to new technology. The Regulations were amended to accept such electronic certificates as proof of insurance.

que le marché maritime (330 millions de dollars) en 2014¹². Les accidents d'automobile sont relativement fréquents et les assureurs peuvent évaluer les risques et établir des primes en fonction de renseignements limités (année du véhicule, marque et modèle, kilométrage annuel, dossiers de conduite des conducteurs) qui sont facilement vérifiables, ce qui se prête bien à la responsabilité absolue. L'action directe est essentielle pour la résolution efficace des réclamations d'accidents relativement fréquentes et la minimisation des coûts administratifs des réclamations. Ces deux principes, l'action directe et la responsabilité absolue, ne sont pas courants dans le droit de l'assurance maritime où l'information sur les risques et les primes peuvent être très technique et l'une des parties, le propriétaire du navire, a accès à toute l'information concernant le bâtiment, le voyage, l'équipage, les passagers et la cargaison et l'assureur doit se fier sur le propriétaire du navire pour divulguer cette information afin d'évaluer effectivement le risque et les primes d'assurances associées. Cela étant dit, les conventions maritimes internationales prévoient de plus en plus une action directe pour garantir la protection des réclamations des tiers en cas d'insolvabilité. Cependant, la convention d'Athènes de 1990 ne prévoit pas d'action directe contre l'assureur.

(3) La *Loi sur la responsabilité en matière maritime* ne fournit aucune autorité réglementaire exigeant une assurance relative aux personnes transportées à bord de navires non commerciaux (c'est-à-dire les embarcations de plaisance).

Engagement des intervenants à la suite de la publication préalable et à la clôture de la période de commentaires du public

À la suite de la période de commentaires, en juin 2017, Transports Canada s'est entretenu avec des associations qui représentaient des courtiers et des fournisseurs d'assurance pour s'assurer qu'elles étaient au courant du règlement proposé et que les modifications prises en considération ne leur posaient aucun problème. Deux de ces associations qui traitent de polices d'assurance responsabilité civile générale commerciale ont recommandé à Transports Canada d'accepter les certificats électroniques, notamment ceux qui sont présentés à l'aide d'un téléphone cellulaire ou d'un autre appareil électronique, comme preuve d'assurance, en plus du format papier. Cette proposition permettrait de s'assurer que le règlement demeure à jour, car la société s'adapte de plus en plus aux nouvelles technologies. Par conséquent, le règlement a été modifié pour accepter les certificats électroniques comme preuve d'assurance.

¹² Calculation based on statistics presented by Canadian Board of Marine Underwriters: <https://cbmu.com/sites/default/uploads/files/PDF-2015-Fall-Conf/l.%20Therrien%20-%20WORLDWIDE%20MARINE%20RESULTS%20&%20OVERVIEW%20OF%20UIMI%202015.pdf>.

¹² Calcul basé sur les statistiques présentées par le Canadian Board of Marine Underwriters : <https://cbmu.com/sites/default/uploads/files/PDF-2015-Fall-Conf/l.%20Therrien%20-%20WORLDWIDE%20MARINE%20RESULTS%20&%20OVERVIEW%20OF%20UIMI%202015.pdf> (en anglais seulement).

Regulatory cooperation

Some provinces currently require marine passenger services to maintain liability insurance. For example, Quebec's *Regulation respecting the transport of passengers by water* (1998) [chapter T-12, r. 15] requires that any person operating a marine passenger service for remuneration acquire a permit. The application for this permit must be accompanied by a certificate of marine civil liability insurance of \$5 million for ships with a capacity exceeding 12 passengers and \$1 million for ships with a capacity of 12 passengers or less.

Quebec and other provinces and territories, i.e. Alberta, Saskatchewan and Nunavut, also require the licensing of outfitters providing hunting, fishing and outdoor activities that often involve transporting passengers by water. To obtain a licence, outfitters are required to maintain public liability insurance coverage in amounts ranging from \$1 million to \$5 million, depending on the province or territory. Similarly, Parks Canada requires service providers operating within park boundaries to maintain general liability coverage of \$2 million, including marine passenger service providers.

The Regulations will cover a wider range of ships with generally higher levels of liability insurance required (\$250,000 per passenger). Vessel operators that comply with current provincial, territorial and Parks Canada regulations that require passenger insurance would need to comply with the Regulations when their current policy is renewed, altered or cancelled.

Rationale

Proceeding with compulsory insurance regulations for ships carrying passengers will ensure a uniform approach to protecting the financial interests of passengers who are injured in a marine incident. The Regulations are also aligned with the compulsory insurance regulations in other modes of transport and will meet public expectation that carriers in all modes (air, rail, road and marine) have liability insurance cover for personal injuries or fatalities.

The Regulations will impact mostly smaller carriers that are uninsured or not fully insured. However, it is expected that the cost would be proportionate to the size of a given operation — small businesses with fewer vessels and fewer passengers are expected to carry lower costs.

Coopération en matière de réglementation

Certaines provinces exigent que les services de transport maritime de passagers maintiennent une assurance responsabilité civile. Par exemple, le *Règlement sur le transport maritime des passagers* (1998) du gouvernement du Québec (chapitre T-12, r. 15) exige que toute personne exploitant un service de transport rémunéré de passagers par eau obtienne un permis. La demande de permis doit être accompagnée d'un certificat d'assurance responsabilité civile maritime d'une garantie de 5 millions de dollars pour les bâtiments d'une capacité supérieure à 12 passagers et d'une garantie de 1 million de dollars pour les bâtiments d'une capacité de 12 passagers ou moins.

Le Québec et d'autres provinces et territoires, c'est-à-dire l'Alberta, la Saskatchewan et le Nunavut, exigent aussi que les pourvoies offrant des activités de chasse, de pêche et de plein air nécessitant souvent le transport de passagers par eau détiennent un permis. Pour obtenir un permis, les pourvoies doivent maintenir une couverture d'assurance responsabilité publique dont la garantie se situe entre un million de dollars et 5 millions de dollars, selon la province ou le territoire. De même, Parcs Canada exige que les fournisseurs de services exerçant leurs activités dans les limites d'un parc maintiennent une couverture d'assurance responsabilité civile générale de 2 millions de dollars, y compris les fournisseurs de service de transport maritime de passagers.

Le règlement s'appliquera à un nombre supérieur de navires qui requièrent généralement des niveaux élevés d'assurance responsabilité civile (250 000 \$ par passager). Les exploitants des navires qui répondent actuellement aux exigences réglementaires provinciales, territoriales et de Parcs Canada qui requièrent une assurance pour les passagers devront se conformer à ce règlement lors du renouvellement, de la modification ou de l'annulation de leur police d'assurance.

Justification

Procéder avec un règlement sur l'assurance obligatoire pour les navires transportant des passagers assurera une approche uniforme afin de protéger les intérêts financiers des passagers qui sont blessés dans un accident maritime. Le règlement est aussi harmonisé avec les règlements d'assurance obligatoire dans les autres modes de transport et répondra aux attentes du public que tous les transporteurs dans tous les modes (aérien, ferroviaire, routier et maritime) possèdent une assurance responsabilité civile pour les lésions corporelles ou les décès.

Le règlement aura surtout des répercussions sur les petits transporteurs qui ne sont pas assurés ou dont la couverture d'assurance est incomplète. Toutefois, on s'attend à ce que le coût soit proportionnel à l'importance d'une activité donnée — les petites entreprises exploitant peu de

While passengers and their dependents are expected to be the main beneficiaries of the Regulations, carriers will also benefit by having protection and the support of insurers when dealing with passenger claims. The cost per passenger of this benefit will not be significant for most businesses and may be passed on to consumers at a negligible cost.

The Regulations could improve safety as insurers may be unwilling to underwrite carriers that do not comply with passenger safety regulations or have poor safety records. Carriers would have an incentive to maximize the safe operation of their ships to minimize their liability insurance costs.

The consultations that took place across Canada in 2010–2012 as well as the feedback from the 2012 discussion paper and comments from the *Canada Gazette*, Part I, confirmed that most stakeholders support, in principle, these Regulations.

Implementation, enforcement and service standards

To facilitate compliance, the Regulations will be implemented in the following two stages: (1) carriers who have a liability insurance policy for death or personal injury when the Regulations come into force will need to comply with the new requirements when their policy is renewed, modified or cancelled; and (2) other carriers will have 60 days after the Regulations come into force to comply.

Transport Canada will publicize these Regulations at marine sector events, including meetings of various marine associations, and via Transport Canada's website. The Department will also work with insurance associations to ensure they can inform their clients of these Regulations.

The Regulations will be enforced by designated officers (Transport Canada marine safety inspectors) who will request operators of ships carrying passengers to produce a certificate of insurance or a certificate of entry in accordance with the Regulations. If the carrier does not have a certificate of insurance or a certificate of entry, or is carrying passengers in excess of the number of passengers identified on the insurance certificate, then the designated officer will have the power, pursuant to the Act, to detain the ship or a court can impose a fine not exceeding \$100,000 upon summary conviction.

navires et transportant peu de passagers devraient payer un coût moindre.

Bien que l'on s'attende à ce que les passagers et leurs personnes à charge soient les principaux bénéficiaires de ce règlement, les transporteurs bénéficieront également de cette protection et du soutien de leur assureur lors des demandes d'indemnités des passagers. Le coût par passager de cet avantage ne sera pas important pour la plupart des entreprises et pourrait être transféré aux consommateurs à un coût marginal.

Le règlement accroîtra la sécurité parce que les compagnies d'assurance pourraient être réticentes d'assurer les transporteurs qui ne respectent pas les règlements sur la sécurité des passagers ou ceux dont le bilan de sécurité est médiocre. Les transporteurs auraient avantage à assurer l'exploitation la plus sécuritaire possible de leurs navires afin de réduire au minimum le coût de leur assurance responsabilité civile.

Les consultations qui ont eu lieu dans l'ensemble du Canada de 2010 à 2012 ainsi que la rétroaction tirée du document de travail et des commentaires de la Partie I de la *Gazette du Canada* ont confirmé que la plupart des intervenants appuient, en principe, le règlement.

Mise en œuvre, application et normes de service

Afin de faciliter la conformité, le règlement sera mis en œuvre en deux étapes : (1) les transporteurs qui disposent d'une police d'assurance responsabilité civile couvrant les décès ou les blessures corporelles au moment de l'entrée en vigueur du règlement devront se conformer aux nouvelles exigences lorsque leur police sera renouvelée, modifiée ou annulée; (2) les autres transporteurs auront 60 jours suivant l'entrée en vigueur du règlement pour se conformer.

Transports Canada fera connaître ce règlement dans le cadre d'événements auxquels participeront des membres du secteur maritime, notamment au cours de réunions de diverses associations maritimes, et par l'entremise du site Internet de Transports Canada. Le Ministère collaborera également avec les associations d'assurance afin de s'assurer qu'elles pourront informer leurs clients du règlement.

Le règlement sera appliqué par les agents désignés (inspecteurs de la sécurité maritime de Transport Canada), qui exigeront que tous les exploitants transportant des passagers fournissent un certificat d'assurance ou un certificat d'entrée tel qu'il est stipulé dans le règlement. Si le transporteur n'a pas de certificat d'assurance ou de certificat d'entrée, ou s'il transporte plus de passagers que le nombre indiqué sur le certificat d'assurance, l'agent désigné a alors le pouvoir, en vertu de la Loi, de détenir le navire ou une cour peut imposer une amende d'au plus 100 000 \$ sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire.

Contact

François Marier
Manager/Senior Policy Advisor
International Marine Policy
Transport Canada
Place de Ville, Tower C, 25th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-993-4895
Fax: 613-998-1845
Email: francois.marier@tc.gc.ca

Personne-ressource

François Marier
Gestionnaire/Conseiller principal en politiques
Politique maritime internationale
Transports Canada
Place de Ville, tour C, 25^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-993-4895
Télécopieur : 613-998-1845
Courriel : francois.marier@tc.gc.ca

Registration
SOR/2018-246 November 23, 2018

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION
ACT, 1999

P.C. 2018-1428 November 22, 2018

Whereas, pursuant to subsection 332(1)^a of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 9, 2017, a copy of the proposed *Regulations Amending the Regulations Prescribing Circumstances for Granting Waivers Pursuant to Section 147 of the Act*, substantially in the annexed form, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the proposed Regulations or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

Whereas, pursuant to subsection 145(2) of that Act, before recommending the proposed regulation, the Minister of the Environment offered to consult with the governments of the provinces and the members of the National Advisory Committee who are representatives of Aboriginal governments;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to section 145 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Regulations Prescribing Circumstances for Granting Waivers Pursuant to Section 147 of the Act*.

**Regulations Amending the Regulations
Prescribing Circumstances for Granting
Waivers Pursuant to Section 147 of the Act**

Amendment

1 (1) The portion of section 1 of the *Regulations Prescribing Circumstances for Granting Waivers Pursuant to Section 147 of the Act*¹ before paragraph (a) is replaced by the following:

1 The circumstances referred to in section 147 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* are the following:

^a S.C. 2004, c. 15, s. 31

^b S.C. 1999, c. 33

¹ SOR/2010-138

Enregistrement
DORS/2018-246 Le 23 novembre 2018

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT (1999)

C.P. 2018-1428 Le 22 novembre 2018

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1)^a de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, la ministre de l'Environnement a fait publier dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 9 décembre 2017, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement prévoyant les circonstances donnant ouverture à une exemption en vertu de l'article 147 de la Loi*, conforme en substance au texte ci-après, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution d'une commission de révision;

Attendu que, aux termes du paragraphe 145(2) de cette loi, la ministre de l'Environnement, avant de recommander la prise du projet de règlement, a proposé de consulter les gouvernements provinciaux ainsi que les membres du comité consultatif national qui sont des représentants de gouvernements autochtones,

À ces causes, sur recommandation de la ministre de l'Environnement et en vertu de l'article 145 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement prévoyant les circonstances donnant ouverture à une exemption en vertu de l'article 147 de la Loi*, ci-après.

**Règlement modifiant le Règlement
prévoyant les circonstances donnant
ouverture à une exemption en vertu de
l'article 147 de la Loi**

Modification

1 (1) Le passage de l'article 1 du *Règlement prévoyant les circonstances donnant ouverture à une exemption en vertu de l'article 147 de la Loi*¹ précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

1 Les circonstances visées à l'article 147 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* sont les suivantes :

^a L.C. 2004, ch. 15, art. 31

^b L.C. 1999, ch. 33

¹ DORS/2010-138

(2) Paragraph 1(a) of the Regulations is amended by adding “or” at the end of subparagraph (ii) and by replacing subparagraphs (iii) to (xv) with the following:

(iii) a declaration of emergency in a province, by a responsible provincial authority duly authorized by the applicable provincial Act regarding emergency situations or civil protection; or

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

The Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR) has identified minor issues with references to provincial and territorial legislation in the *Regulations Prescribing Circumstances for Granting Waivers Pursuant to Section 147 of the Act* (the Fuel Waivers Regulations or the Regulations), including an obsolete reference and the unnecessary use of terms like “as may be amended” in relation to these references.

Background

The Fuel Waivers Regulations, which came into force on June 17, 2010, prescribe the circumstances under which fuels regulations of section 140 or 145 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA) can be temporarily waived. The Fuel Waivers Regulations allow the Minister of the Environment (the Minister) to grant temporary waivers to the requirements outlined above if there is an actual or anticipated fuel shortage, and either

- the Governor in Council makes a specific proclamation under the *Emergencies Act*;
- the Governor in Council issues a specific order under the *Energy Supplies Emergency Act*;
- a designated responsible official, as described within the applicable provincial act, indicates that there is an emergency by way of an order or a declaration; or
- the Minister of National Defence advises the Minister that the actual or anticipated shortage of fuel affects or could affect the Government of Canada’s ability to execute critical tasks, such as national defence operations.

(2) Les sous-alinéas 1a)(iii) à (xv) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(iii) une déclaration d’urgence dans une province, de l’autorité provinciale compétente dûment autorisée par la loi applicable de la province relativement aux situations d’urgence ou à la sécurité civile;

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

Le Comité mixte permanent d’examen de la réglementation (CMPER) a relevé des problèmes mineurs à l’égard des références aux lois provinciales et territoriales dans le *Règlement prévoyant les circonstances donnant ouverture à une exemption en vertu de l’article 147 de la Loi* (le Règlement sur les exemptions relatives aux combustibles ou le Règlement), dont une référence désuète ainsi que l’utilisation inutile d’expressions comme « susceptibles d’être modifiés » relativement à ces références.

Contexte

Le Règlement sur les exemptions relatives aux combustibles, qui est entré en vigueur le 17 juin 2010, prévoit les circonstances en vertu desquelles les exigences relatives aux règlements sur les combustibles établis aux termes des articles 140 ou 145 de la *Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)* [LCPE] peuvent faire l’objet d’exemptions temporaires. Le Règlement permet au ministre de l’Environnement (le ministre) d’accorder des exemptions temporaires aux exigences énoncées ci-dessus s’il existe une pénurie de combustibles réelle ou prévue, et si l’une des conditions suivantes est présente :

- le gouverneur en conseil fait une proclamation spécifique aux termes de la *Loi sur les mesures d’urgence*;
- le gouverneur en conseil prend un décret spécifique en vertu de la *Loi d’urgence sur les approvisionnements d’énergie*;
- un fonctionnaire responsable désigné, tel qu’il est décrit dans la loi provinciale pertinente, indique qu’il y a une urgence au moyen d’un décret ou d’une déclaration;
- le ministre de la Défense nationale signifie au ministre que la pénurie de combustibles réelle ou prévue nuit ou

Although states of emergency have been declared by provinces in the past — such as the 2016 evacuation of the residents from Fort McMurray, Alberta, due to a rampant forest fire — the Minister has not received any requests for the application of the Regulations to date and no waivers have been issued.

There are currently five regulations on fuels made under those sections of CEPA that allow for the granting of temporary waivers.

The *Fuels Information Regulations, No. 1* require annual reporting on sulphur levels in fuels and one-time reporting on non-lead fuel additive content. This provides the Department of the Environment (the Department) with information regarding liquid fuel composition, particularly concerning sulphur dioxide emissions from combustion.

The *Gasoline Regulations* limit the concentration of lead in gasoline that is produced, imported, sold or offered for sale in Canada and limit the concentration of phosphorus in unleaded gasoline.

The *Renewable Fuels Regulations* require fuel producers and importers to have an average renewable content of at least 5% based on the volume of gasoline that they produce or import and at least 2% of the volume of diesel fuel and heating distillate oil that they produce and import.

The *Sulphur in Diesel Fuel Regulations* set maximum limits for sulphur in diesel fuel for use in on-road, off-road, rail (locomotive), vessel, and stationary engines.

The *Sulphur in Gasoline Regulations* limit the concentration of sulphur in gasoline that is produced, imported, and sold. These Regulations have reduced the sulphur content of gasoline by more than 90% from 1999 levels.

Objectives

The objective of the *Regulations Amending the Regulations Prescribing Circumstances for Granting Waivers Pursuant to Section 147 of the Act* (the Amendments) is to address issues, identified by the SJCSR, with references to provincial and territorial legislation in the Fuel Waivers Regulations.

pourrait nuire à la capacité du gouvernement du Canada d'exécuter des tâches essentielles, comme les opérations de défense nationale.

Bien que des états d'urgence aient été décrétés par les provinces par le passé — comme l'évacuation en 2016 des résidents de Fort McMurray, en Alberta, en raison d'un gigantesque feu de forêt — le ministre n'a reçu aucune demande d'application du Règlement jusqu'à maintenant et aucune exemption n'a été accordée.

Il existe actuellement cinq règlements sur les combustibles pris en vertu de ces articles de la LCPE pour lesquels des exemptions temporaires peuvent être accordées.

Le *Règlement n° 1 concernant les renseignements sur les combustibles* exige une déclaration annuelle des teneurs en soufre dans les combustibles et une déclaration unique sur la teneur des combustibles en additifs sans plomb. Cela fournit au ministère de l'Environnement et du Changement climatique (le Ministère) de l'information sur la composition des combustibles liquides, particulièrement en ce qui a trait aux émissions de dioxyde de soufre produites par la combustion.

Le *Règlement sur l'essence* détermine la concentration maximale de plomb dans l'essence fabriquée, importée, vendue ou mise en vente au Canada ainsi que la concentration maximale de phosphore dans l'essence sans plomb.

Le *Règlement sur les carburants renouvelables* exige que les producteurs et importateurs de carburants maintiennent une teneur moyenne d'au moins 5 % de carburant renouvelable dans l'essence qu'ils produisent ou importent, ainsi qu'une teneur en carburant renouvelable équivalent à au moins 2 % du volume de carburant diesel et de mazout de chauffage qu'ils produisent et importent.

Le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* établit les limites maximales de teneur en soufre pour les carburants diesels utilisés dans des applications routières, hors route et ferroviaires (locomotive) ainsi que dans les bateaux et les moteurs stationnaires.

Le *Règlement sur le soufre dans l'essence* limite la quantité de soufre que peut contenir l'essence produite, importée ou vendue. Il a permis de réduire la teneur en soufre de l'essence de plus de 90 % comparativement aux niveaux de 1999.

Objectifs

L'objectif du *Règlement modifiant le Règlement prévoyant les circonstances donnant ouverture à une exemption en vertu de l'article 147 de la Loi* (les modifications) est d'aborder les problèmes relevés par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation à l'égard des références aux lois provinciales et territoriales dans le Règlement sur les exemptions relatives aux combustibles.

Description

The Amendments replace subparagraphs 1(a)(iii) to 1(a)(xv), which describe, for each province or territory, the conditions under which the responsible authority of the province or territory declares a state of emergency under specific provincial or territorial legislation.¹ These subparagraphs have been replaced with one subparagraph:

1(a)(iii) a declaration of emergency in a province, by a responsible provincial authority duly authorized by the applicable provincial Act regarding emergency situations or civil protection; or

This change removes all specific references to provincial or territorial legislation, which could change from time to time, potentially rendering the reference obsolete. All occurrences of the words “as amended from time to time” have thereby been removed, along with the obsolete reference.

The Department has decided not to proceed with the change to the English version of the title of the Regulations (i.e. the change from “pursuant to” to “under”) as proposed in the *Canada Gazette*, Part I.

The requirements of the Regulations have not been changed.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to the Amendments, as there will be no impact on business.

Small business lens

The small business lens does not apply to the Amendments, as there will be no impact on business.

Consultation

Given that the Amendments make housekeeping changes and are not expected to impact stakeholders, no pre-consultations were held for the proposed Amendments to the Regulations. No comments were submitted by the CEPA National Advisory Committee² during the 60-day public comment period following publication in

¹ Under CEPA, “province” refers to a province or territory.

² The role of the CEPA National Advisory Committee is to advise the Minister of the Environment and the Minister of Health, and to ensure a full and open sharing of information between the federal, provincial and territorial governments and the members of the Committee who are representatives of Aboriginal governments on all matters related to the protection of the environment and the management of toxic substances.

Description

Les modifications remplacent les sous-alinéas 1a)(iii) à 1a)(xv), lesquels décrivent, pour chaque province ou territoire, les conditions dans lesquelles l'autorité responsable de la province ou du territoire peut décréter un état d'urgence en vertu de lois provinciales ou territoriales spécifiques¹. Ces sous-alinéas ont été remplacés par un seul sous-alinéa :

1a)(iii) une déclaration d'urgence dans une province, de l'autorité provinciale compétente dûment autorisée par la loi applicable de la province relativement aux situations d'urgence ou à la sécurité civile;

Cette modification supprime toute référence spécifique à des lois provinciales ou territoriales, lesquelles pourraient changer à l'occasion, ce qui pourrait rendre les références désuètes. Toutes les occurrences de l'expression « avec toutes leurs modifications successives » sont donc retirées, ainsi que la référence désuète.

Le Ministère a décidé de ne pas aller de l'avant avec la modification du titre de la version anglaise du Règlement (c'est-à-dire le remplacement de « pursuant to » par « under »), tel qu'il était proposé dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Les exigences du Règlement n'ont pas été modifiées.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas aux modifications, étant donné qu'il n'y aura aucune répercussion sur les entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas aux modifications, étant donné qu'il n'y aura aucune répercussion sur les petites entreprises.

Consultation

Étant donné que les modifications n'apportent que des changements administratifs et que l'on s'attend à ce qu'elles n'aient aucune incidence sur les intervenants, aucune consultation préalable n'a été tenue au sujet des modifications proposées. De plus, aucun commentaire n'a été émis par le Comité consultatif national de la LCPE² au

¹ En vertu de la LCPE, le terme « province » renvoie à une province ou à un territoire.

² Le rôle du Comité consultatif national de la LCPE est de conseiller le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé, et de permettre un échange ouvert et complet de l'information entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux et les membres du Comité qui sont des représentants des gouvernements autochtones pour toutes les questions relatives à la protection de l'environnement et à la gestion des substances toxiques.

the *Canada Gazette*, Part I. However one comment was received:

Comment: A provincial authority commented that the language of subparagraph 1(a)(iii) may inadvertently allow for a local authority to request a waiver when a local authority has declared a state of local emergency in a province, as allowed for pursuant to the province's emergency management legislation.

Response: The Amendments continue to allow the Minister of the Environment to grant temporary waivers under the authority of CEPA if there is an actual or anticipated fuel supply shortage during a declared provincial emergency. The Amendments make clear that the Regulations apply to provincial emergencies, not to local emergencies (i.e. municipalities).

Rationale

The Amendments streamline the references to provincial and territorial legislation in the Regulations in response to comments received from the SJCSR and internal analysis.

The Amendments replace 13 subsections, which describe the same conditions for the application of waivers to fuels regulations for each individual province and territory, with one subsection that covers all the provinces and territories. The Department will continue to maintain a list of the relevant sections of provincial and territorial legislation, to enable timely application of the Regulations in the event of an emergency declaration in a province or territory.

Given that the Amendments make housekeeping changes to the Regulations, no impacts or costs are expected.

Contacts

Cam Carruthers
Executive Director
Oil, Gas and Alternative Energy Division
Department of the Environment
351 Saint-Joseph Boulevard
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-938-5594
Fax: 819-420-7410
Email: ec.carburants-fuels.ec@canada.ca

cours de la période de commentaires du public de 60 jours suivant la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Un commentaire a toutefois été reçu :

Commentaire : Une autorité provinciale a fait remarquer que le libellé du sous-alinéa 1a)(iii) peut autoriser par inadvertance une autorité locale de demander une dérogation quand une autorité locale a déclaré un état d'urgence locale dans une province, conformément à la législation de la province sur la gestion des situations d'urgence.

Réponse : Les modifications continuent de permettre au ministre de l'Environnement d'accorder des exemptions temporaires en vertu de la LCPE s'il existe une pénurie de combustibles réelle ou prévue pendant une urgence provinciale déclarée. Les modifications indiquent clairement que le Règlement s'applique aux urgences provinciales et non aux urgences locales (c'est-à-dire dans les municipalités).

Justification

Les modifications simplifient les références aux lois provinciales et territoriales dans le Règlement à la suite des commentaires reçus du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation et d'une analyse interne.

Les modifications remplacent 13 paragraphes, lesquels décrivent les mêmes conditions d'application des exemptions relatives aux règlements sur les combustibles pour chaque province et territoire, par un seul paragraphe couvrant l'ensemble des provinces et territoires. Le Ministère continuera de tenir une liste des articles pertinents des lois provinciales et territoriales, afin de permettre l'application rapide du Règlement advenant une déclaration d'urgence dans une province ou un territoire.

Étant donné que les modifications n'apportent que des changements administratifs au Règlement, aucune répercussion n'est prévue.

Personnes-ressources

Cam Carruthers
Directeur exécutif
Division du pétrole, du gaz et de l'énergie de remplacement
Ministère de l'Environnement
351, boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-938-5594
Télécopieur : 819-420-7410
Courriel : ec.carburants-fuels.ec@canada.ca

Matthew Watkinson
Director
Regulatory Analysis and Valuation Division
Department of the Environment
200 Sacré-Cœur Boulevard
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: ec.darv-ravd.ec@canada.ca

Matthew Watkinson
Directeur
Division de l'analyse réglementaire et du choix
d'instrument
Ministère de l'Environnement
200, boulevard Sacré-Cœur
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Courriel : ec.darv-ravd.ec@canada.ca

Registration
SOR/2018-247 November 23, 2018

CANADA LABOUR CODE

P.C. 2018-1429 November 22, 2018

Whereas, pursuant to subsection 157(3)^a of the *Canada Labour Code*^b, regulations of the Governor in Council under subsection 157(1)^c or (1.1)^d of that Act are made in respect of occupational safety and health of employees employed on ships, trains or aircraft, while in operation, on the recommendation of the Minister of Labour and the Minister of Transport;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Labour and the Minister of Transport, pursuant to section 157^e of the *Canada Labour Code*^b, makes the annexed *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Canada Labour Code*.

Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Canada Labour Code

Canada Occupational Health and Safety Regulations

1 Paragraph 7.2(1)(a) of the *Canada Occupational Health and Safety Regulations*¹ is replaced by the following:

(a) is recommended for that measurement in clause 4.3 of CSA Standard CAN/CSA-Z107.56-13, *Measurement of Noise Exposure*; and

On Board Trains Occupational Health and Safety Regulations

2 Paragraph 4.2(1)(a) of the *On Board Trains Occupational Health and Safety Regulations*² is replaced by the following:

(a) is recommended for that measurement in clause 4.3 of CSA Standard CAN/CSA-Z107.56-13, *Measurement of Noise Exposure*; and

Enregistrement
DORS/2018-247 Le 23 novembre 2018

CODE CANADIEN DU TRAVAIL

C.P. 2018-1429 Le 22 novembre 2018

Attendu que, en vertu du paragraphe 157(3)^a du *Code canadien du travail*^b, les règlements du gouverneur en conseil prévus par les paragraphes 157(1)^c ou (1.1)^d de cette loi en matière de sécurité et de santé au travail se prennent, dans le cas d'employés travaillant à bord de navires, d'aéronefs ou de trains, en service, sur la recommandation de la ministre du Travail et du ministre des Transports,

À ces causes, sur recommandation de la ministre du Travail et du ministre des Transports et en vertu de l'article 157^e du *Code canadien du travail*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu du Code canadien du travail*, ci-après.

Règlement modifiant certains règlements pris en vertu du Code canadien du travail

Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail

1 L'alinéa 7.2(1)a) du *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail*¹ est remplacé par ce qui suit :

a) est recommandé à cette fin aux termes de l'article 4.3 de la norme CAN/CSA-Z107.56-F13 de l'ACNOR intitulée *Mesure de l'exposition au bruit*;

Règlement sur la santé et la sécurité au travail (trains)

2 L'alinéa 4.2(1)a) du *Règlement sur la santé et la sécurité au travail (trains)*² est remplacé par ce qui suit :

a) est recommandé à cette fin à l'article 4.3 de la norme CAN/CSA-Z107.56-F13 de la CSA intitulée *Mesure de l'exposition au bruit*;

^a S.C. 1994, c. 41, par. 37(1)(p)

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

^c S.C. 2000, c. 20, s. 20(1)

^d S.C. 2000, c. 20, s. 20(2)

^e S.C. 2013, c. 40, s. 198

¹ SOR/86-304; SOR/94-263, s. 1; SOR/2002-208, s. 1

² SOR/87-184; SOR/2015-143, s. 1

^a L.C. 1994, ch. 41, al. 37(1)p)

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

^c L.C. 2000, ch. 20, par. 20(1)

^d L.C. 2000, ch. 20, par. 20(2)

^e L.C. 2013, ch. 40, art. 198

¹ DORS/86-304; DORS/94-263, art. 1; DORS/2002-208, art. 1

² DORS/87-184; DORS/2015-143, art. 1

Aviation Occupational Health and Safety Regulations

3 Paragraph 2.2(1)(a) of the *Aviation Occupational Health and Safety Regulations*³ is replaced by the following:

(a) is recommended for that measurement in clause 4.3 of CSA Standard CAN/CSA-Z107.56-13, *Measurement of Noise Exposure*; and

Coming into Force

4 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

The occupational health and safety (OHS) regulations provide an ambulatory reference to the Canadian Standards Association's (CSA) most recent standard for the measurement of occupational noise exposure. In 2018, the fifth edition of this standard (CSA-Z107.56-2018, *Measurement of Noise Exposure*) will supersede the current edition published in 2013. The 2018 edition will incorporate significant changes that would conflict with other aspects of the regulations on the levels of sound. As a result, the reference to the standard would be amended to a static reference to the 2013 edition to allow the Labour Program to undertake a review of the Part VII (Levels of sound) of the *Canada Occupational Health and Safety Regulations*.

Background

The Labour Program seeks to promote and sustain stable industrial relations and safe, fair, healthy, equitable and productive workplaces within the federal jurisdiction. This mandate is achieved through the development and implementation of the OHS regulations (including the regulations listed below) that aim to reduce work-related accidents and illnesses in federal jurisdiction workplaces made under the Part II of the *Canada Labour Code*:

- *Canada Occupational Health and Safety Regulations* (COHSR), which establish health and safety standards to address hazards, and prevent accidents and injuries in federally regulated workplaces.

³ SOR/2011-87

Règlement sur la santé et la sécurité au travail (aéronefs)

3 L'alinéa 2.2(1)a) du *Règlement sur la santé et la sécurité au travail (aéronefs)*³ est remplacé par ce qui suit :

a) est recommandé à cette fin aux termes de l'article 4.3 de la norme CAN/CSA-Z107.56-F13 de la CSA intitulée *Mesure de l'exposition au bruit*;

Entrée en vigueur

4 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

Les règlements sur la santé et la sécurité au travail (SST) utilisent un renvoi dynamique à la plus récente norme de l'Association canadienne de normalisation (CSA) sur la mesure de l'exposition au bruit en milieu de travail. En 2018, la cinquième édition de cette norme (CSA-Z107.56-2018, *Mesure de l'exposition au bruit*) remplacera l'édition actuelle publiée en 2013. Des changements considérables seront apportés au sein de l'édition 2018, et ces changements s'avéreront incompatibles avec d'autres aspects des règlements sur les niveaux acoustiques. De ce fait, la référence à la norme sera remplacée par une référence par renvoi statique à l'édition de 2013 afin de permettre au Programme du travail d'entreprendre une révision complète de la partie VII (Niveaux acoustiques) du *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail*.

Contexte

Le Programme du travail cherche à promouvoir et à maintenir des relations industrielles stables, ainsi que des milieux de travail sécuritaires, justes, sains, équitables et productifs dans les secteurs de compétence fédérale. L'exécution de ce mandat repose sur l'élaboration et la mise en œuvre de règlements sur la SST (notamment ceux qui sont énumérés ci-dessous) qui visent à réduire le nombre d'accidents de travail et de maladies professionnelles dans les milieux de travail de compétence fédérale en vertu de la partie II du *Code canadien du travail* :

- *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail* (RCSST), lequel établit des normes de santé et de

³ DORS/2011-87

- *On Board Trains Occupational Health and Safety Regulations* (OTOHSR), which establish health and safety standards to protect employees on board trains while the train is in operation, and address hazards that are unique to the working environment on board a train in addition to general occupational health and safety hazards.
- *Aviation Occupational Health and Safety Regulations* (AOHSR), which establish health and safety standards for the federally regulated aviation industry in order to protect the health and safety of employees on board aircraft while in operation and in respect of persons granted access to those aircraft by the employer.

Objectives

The objective of the *Regulations Amending Certain Regulations under Part II of the Canada Labour Code* is to avoid regulatory conflict between the regulations and the new edition of the standard.

Description

The following amendments to the COHSR, OTOHSR, and AOHSR have been made:

- The ambulatory reference to the clause 4.3 of CSA Standard CAN/CSA-Z107.56-M86 (COHSR) and Z107.56-06 (OTOHSR), *Procedures for the Measurement of Occupational Noise Exposure* is replaced by a static reference to the 2013 edition (CAN/CSA-Z107.56-13, *Measurement of Noise Exposure*) in the COHSR and OTOHSR.
- The static reference to the clause 4.3 of CSA Standard CAN/CSA-Z107.56-06, *Procedures for the Measurement of Occupational Noise Exposure* is replaced by the 2013 edition in the AOHSR to ensure consistency with the other regulations.

“One-for-One” Rule

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

Small business lens

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

Consultation

As the amendments are considered to be administrative in nature, they do not change the policy intent of the regulations and do not have any practical impact on

sécurité en vue de contrer les dangers et de prévenir les accidents et les blessures dans les milieux de travail sous réglementation fédérale.

- *Règlement sur la santé et la sécurité au travail (trains)* [RSSTT], lequel établit des normes de santé et de sécurité qui visent à protéger les employés travaillant à bord d'un train en service et qui concernent les risques propres à l'environnement de travail à bord d'un train, en plus des risques généraux pour la santé et la sécurité au travail.
- *Règlement sur la santé et la sécurité au travail (aéronefs)* [RSSTA], lequel établit pour l'industrie de l'aviation assujettie à la réglementation fédérale des normes de santé et de sécurité qui visent à protéger les employés travaillant à bord d'un aéronef en service et les personnes à qui l'employeur en permet l'accès.

Objectifs

L'objectif du *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la partie II du Code canadien du travail* consiste à éviter tout différend réglementaire entre les règlements et la nouvelle édition de la norme.

Description

Les modifications suivantes ont été apportées au RCSST, au RSSTT et au RSSTA :

- Le renvoi dynamique à l'article 4.3 de la norme de la CSA CAN/CSA-Z107.56-M86 (RCSST) et Z107.56-F06 (RSSTT), *Méthode de mesure de l'exposition au bruit en milieu de travail*, est remplacé par un renvoi statique à l'édition 2013 (CAN/CSA-Z107.56-F13, *Mesure de l'exposition au bruit*) dans le RCSST et RSSTT.
- Le renvoi statique à l'article 4.3 de la norme CSA CAN/CSA-Z107.56-F06, *Méthode de mesure de l'exposition au bruit en milieu de travail*, est remplacé par l'édition 2013 dans le RSSTA à des fins d'uniformité avec les autres règlements.

Règle du « un pour un »

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

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, car les modifications n'entraînent aucun coût pour les petites entreprises.

Consultation

Puisque les modifications sont considérées de nature administrative, elles ne changent pas l'intention des règlements et n'ont pas d'incidence pratique sur les employeurs

federally regulated employers and employees, it was determined that formal consultations were not necessary.

Rationale

The references to the CSA standard on the measurement of noise in the OHS regulations need to be amended to static references to the 2013 edition. Necessary regulatory amendments should be made promptly to avoid employers being unable to meet the new requirements of the 2018 edition. By making this change, the equipment employers currently use would continue to meet regulatory requirements.

The Labour Program will review the entire Part VII Levels of Sound of the COHSR to address the new requirements that will be incorporated in the updated 2018 standard when other regulatory initiatives are completed. While the Labour Program undertakes this broader review, the amendments ensure that the standard being referenced is a static reference to the current 2013 edition.

In addition, the static reference to the 2013 edition of the CSA standard will not require any changes from employers to be compliant and will ensure that employers possess the appropriate information and equipment. Also, the amendments to the COHSR, OTOHSR and AOHSR will prevent ambiguities between the current regulations and the 2018 edition of the standard which is incorporating significant changes. Therefore, the amendments do not change the intent or application of the existing regulations, and do not result in practical impacts or costs for stakeholders.

Implementation, enforcement and service standards

The amendments are administrative in nature, and do not make any substantive changes to any of the provisions identified. No incremental implementation or enforcement activities are anticipated.

Contact

Sonia Gangopadhyay
Manager
Occupational Health and Safety Policy Unit
Workplace Directorate
Labour Program
Employment and Social Development Canada
165 de l'Hôtel-de-Ville Street
Place du Portage, Phase II, 10th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0J2
Telephone: 819-654-1581
Email: sonia.gangopadhyay@labour-travail.gc.ca

ni les employés assujettis à la réglementation fédérale, il a été déterminé qu'aucune consultation officielle n'était requise.

Justification

Les renvois à la norme de la CSA sur la mesure des niveaux de bruit qui figurent dans le règlement sur la SST doivent être remplacés par des renvois statiques à l'édition 2013. Les modifications requises à la réglementation doivent être effectuées rapidement afin d'éviter que des employeurs ne soient pas en mesure de respecter les nouvelles exigences de l'édition 2018. Ce changement fait en sorte que les employeurs peuvent continuer à utiliser l'équipement qu'ils utilisent actuellement pour satisfaire aux exigences du règlement actuel.

Le Programme du travail procédera à un examen de l'ensemble de la partie VII — Niveaux acoustiques du RCSST afin de tenir compte des nouvelles exigences qui seront intégrées lors de la mise à jour de la norme en 2018 lorsque d'autres initiatives réglementaires seront achevées. Pendant que le Programme du travail entreprend ce vaste examen, les modifications feront en sorte que la norme visée par les renvois correspondra à l'édition 2013 actuelle.

De plus, le renvoi statique à l'édition 2013 de la norme de la CSA n'obligera pas les employeurs à effectuer des changements pour se conformer et fera en sorte que les employeurs posséderont le matériel et les renseignements adéquats. En outre, les modifications au RCSST, au RSSTT et au RSSTA préviendront les ambiguïtés entre les règlements actuels et l'édition 2018 de la norme, à laquelle des changements considérables sont apportés. Par conséquent, les modifications ne changent pas l'intention ou l'application des règlements existants et n'entraînent aucun effet concret et aucun coût pour les intervenants.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les modifications proposées sont de nature administrative et n'entraînent aucun changement important des dispositions relevées. Aucune activité supplémentaire de mise en œuvre ou d'application n'est prévue.

Personne-ressource

Sonia Gangopadhyay
Gestionnaire
Unité des politiques sur la santé et la sécurité au travail
Direction du milieu de travail
Programme du travail
Emploi et Développement social Canada
165, rue de l'Hôtel-de-Ville
Place du Portage, phase II, 10^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0J2
Téléphone : 819-654-1581
Courriel : sonia.gangopadhyay@labour-travail.gc.ca

Registration
SOR/2018-248 November 23, 2018

FOOD AND DRUGS ACT

P.C. 2018-1430 November 22, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to subsection 30(1)^a of the *Food and Drugs Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Food and Drug Regulations (Mica)*.

Regulations Amending the Food and Drug Regulations (Mica)

Amendments

1 (1) The portion of subsection C.01.040.2(2.1) of the *Food and Drug Regulations*¹ before the definition *C.I. (indication of the number)* is replaced by the following:

(2.1) The following definitions apply in subsections (3) to (4.1):

(2) The Regulations are amended by adding the following after subsection C.01.040.2(4):

(4.1) Despite subsection (1), no manufacturer shall use a preparation made by extending any of the following substances on a substratum of mica in a drug unless the requirements in subsection (4.3) are met:

- (a)** titanium dioxide (C.I. No. 77891);
- (b)** iron oxides (C.I. Nos. 77489, 77491, 77492, 77499); or
- (c)** a mixed oxide made from substances referred to in both paragraphs (a) and (b).

(4.2) Despite subsection (2), no person shall import for sale a drug that contains a preparation made by extending any of the substances referred to in paragraphs (4.1)(a) to (c) on a substratum of mica unless the requirements in subsection (4.3) are met.

Enregistrement
DORS/2018-248 Le 23 novembre 2018

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

C.P. 2018-1430 Le 22 novembre 2018

Sur recommandation de la ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 30(1)^a de la *Loi sur les aliments et drogues*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (Mica)*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (Mica)

Modifications

1 (1) Le passage du paragraphe C.01.040.2(2.1) du *Règlement sur les aliments et drogues*¹ précédant la définition de *C.I. (indication du numéro)* est remplacé par ce qui suit :

(2.1) Les définitions qui suivent s'appliquent aux paragraphes (3) à (4.1) :

(2) Le même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe C.01.040.2(4), de ce qui suit :

(4.1) Malgré le paragraphe (1), aucun fabricant ne peut employer dans une drogue une préparation effectuée par l'addition d'une des substances suivantes à un substrat de mica, sauf si les conditions prévues au paragraphe (4.3) sont réunies :

- a)** dioxyde de titane (C.I. n° 77891);
- b)** oxydes de fer (C.I. n^{os} 77489, 77491, 77492, 77499);
- c)** un oxyde mixte effectué avec des substances mentionnées à la fois aux alinéas a) et b).

(4.2) Malgré le paragraphe (2), il est interdit d'importer en vue de la vente d'une drogue contenant une préparation effectuée par l'addition à un substrat de mica d'une des substances mentionnées aux alinéas (4.1) a) à c), sauf si les conditions prévues au paragraphe (4.3) sont réunies.

^a S.C. 2016, c. 9, s. 8

^b R.S., c. F-27

¹ C.R.C., c. 870

^a L.C. 2016, ch. 9, art. 8

^b L.R., ch. F-27

¹ C.R.C., ch. 870

(4.3) The requirements referred to in subsections (4.1) and (4.2) are the following:

(a) the drug shall be in a solid dosage form intended for oral administration or in a liquid dosage form intended for oral administration or it shall be a drug intended for external use;

(b) in the case where the drug is in a solid dosage form intended for oral administration, the drug shall not contain more than 3% of the preparation;

(c) in the case where the preparation was made using iron oxides, the preparation shall not contain more than 55% iron oxides.

(3) The portion of subsection C.01.040.2(5) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(5) Subsections (1), (2), (4.1) and (4.2) do not apply in respect of a drug that is represented as being solely for use in the disinfection, for disease prevention, of

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

Targeted amendments to the *Food and Drug Regulations* (FDR) are being made to permit the use of mica coated with titanium dioxide and/or iron oxide as colouring agents in drugs that are in solid or liquid dosage forms for oral administration and for drugs that are for external use. The colourant is currently allowed in foods and natural health products in Canada.

Background

Mica is a silicate mineral that is used as an inactive ingredient in drug products. It occurs physically as layered sheets that provide a shimmering effect when interacting with light. Under the FDR, mica is currently permitted for use as a colouring agent in drugs for external use only; however, mica coated with titanium dioxide and/or iron oxide is not permitted.

(4.3) Les conditions visées aux paragraphes (4.1) et (4.2) sont les suivantes :

a) la drogue est à usage externe ou se présente sous forme posologique solide destinée à l'administration orale ou sous forme posologique liquide destinée à l'administration orale;

b) s'agissant d'une drogue se présentant sous forme posologique solide destinée à l'administration orale, elle contient au plus 3 % de la préparation;

c) s'agissant d'une préparation effectuée avec des oxydes de fer, elle contient au plus 55 % d'oxydes de fer.

(3) Le passage du paragraphe C.01.040.2(5) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(5) Les paragraphes (1), (2), (4.1) et (4.2) ne s'appliquent pas à la drogue qui est présentée comme étant destinée exclusivement, aux fins de prévention des maladies, à la désinfection :

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

Des modifications ciblées sont apportées au *Règlement sur les aliments et drogues* (RAD) en vue d'autoriser l'utilisation de mica enrobé de dioxyde de titane et/ou d'oxyde de fer comme colorant dans les drogues dans les formes posologiques solides ou liquides pour administration par voie orale et pour les drogues à usage externe. L'utilisation de ce colorant est déjà permise dans les aliments et les produits de santé naturels au Canada.

Contexte

Le mica est un minéral silicaté utilisé comme ingrédient inactif dans les médicaments. On le trouve à l'état naturel sous forme de couches superposées qui produisent un effet pailleté en interaction avec la lumière. Au sens du RAD, on autorise actuellement l'utilisation du mica comme colorant dans les médicaments à usage externe seulement; cependant, l'utilisation de mica enrobé de dioxyde de titane et/ou d'oxyde de fer n'est pas permise.

When mica is coated with metal oxides such as titanium dioxide or iron oxides, the resulting compound has a pearlescent appearance. Mica coated with these metal oxides has been approved for use in other jurisdictions, which include the United States (U.S.) and the European Union (EU), as colouring agents in various food and drug product formulations. In Canada, mica-based pearlescent pigments are permitted as colour additives with prescribed limits on their concentrations in food and natural health products; however, coated mica is not currently permitted under the FDR to be used in drug products.

In March 2009, a petition from industry was received by the Therapeutic Products Directorate at Health Canada. The petition sought amendments to the FDR to allow the use of mica coated with titanium dioxide and/or iron oxides in drugs for both internal and external routes of administration.

Health Canada completed its scientific review of the petition and supporting data in April 2012 and was supportive of the request, with the provision that the following limits on these colour additives be applied:

- Not more than 3% by weight in solid oral dosage forms; and
- Not more than 55% iron oxide, by weight, in the finished pigment.

These limits are consistent with those required by the U.S. Food and Drug Administration (U.S. FDA) for mica coated with titanium dioxide and/or iron oxide, as defined in Title 21, Section 73.1350 of the United States *Code of Federal Regulations* (CFR). The CFR uses the term “ingestible drugs.” However, the regulatory amendment in the FDR refers to “solid dosage form intended for oral administration or in a liquid dosage form intended for oral administration,” which is synonymous but better reflects Canadian regulatory drafting conventions.

In late 2017, Health Canada received a submission for a prescription drug which contains two of these colourants and which, without these regulatory amendments, cannot be authorized for the Canadian market.

Objectives

The objective of this amendment is to allow mica coated with titanium dioxide and/or iron oxide to be used as a colourant in drugs in solid or liquid dosage forms for oral administration and/or external use. This would allow manufacturers of drugs with these colourants to be able to market these products in Canada, thereby increasing the range of treatment options for Canadians. The U.S. FDA has approved drugs which contain mica; these drugs could

Lorsque le mica est enrobé d'oxydes métalliques, comme le dioxyde de titane ou l'oxyde de fer, on obtient un composé d'aspect nacré. Le mica enrobé de ces oxydes métalliques a été approuvé par d'autres juridictions, ce qui inclut les États-Unis et l'Union européenne, comme colorant dans divers aliments et des formules de médicaments. Au Canada, les pigments nacrés à base de mica sont autorisés à titre de colorants selon des limites de concentrations prescrites dans les aliments et les produits de santé naturels; cependant, l'usage de mica enrobé est interdit en vertu du RAD dans la fabrication de médicaments.

En mars 2009, la Direction des produits thérapeutiques de Santé Canada a reçu une pétition de l'industrie. Cette pétition visait à proposer des modifications au RAD afin d'autoriser l'utilisation de mica enrobé de dioxyde de titane et/ou d'oxyde de fer dans les drogues dont les voies d'administration sont soit internes ou à usage externes.

Santé Canada a complété son examen scientifique, quant à cette pétition, ainsi que la revue des données afin d'appuyer sa décision en avril 2012. Santé Canada est en faveur de cette requête, à condition que les limites suivantes soient respectées en matière de ces colorants :

- Pas plus de 3 % du poids pour les formes posologiques solides pour administration par voie orale;
- Pas plus de 55 % d'oxyde de fer, du poids, dans le pigment fini.

Ces limites correspondent à celles qui sont imposées par la Food and Drug Administration (FDA) des États-Unis pour le mica enrobé de dioxyde de titane et/ou d'oxyde de fer, conformément au titre 21 de l'article 73.1350 du *Code of Federal Regulations* (CFR) des États-Unis. Le CFR emploie le terme « ingestible drugs » (drogues ingérables). Cependant, la modification réglementaire au RAD renvoie à la formulation « sous forme posologique solide destinée à l'administration orale ou sous forme posologique liquide destinée à l'administration orale », qui a le même sens, mais reflète mieux les conventions de rédaction réglementaire canadiennes.

Fin 2017, Santé Canada a reçu une demande pour un médicament sur ordonnance qui contenait deux de ces colorants et qui, en l'absence de ces modifications réglementaires, ne pouvait être autorisé sur le marché canadien.

Objectifs

Cette modification vise à permettre l'utilisation de mica enrobé de dioxyde de titane et/ou d'oxyde de fer comme colorant dans les drogues dont les formes posologiques sont soit solides ou liquides pour une administration par voie orale et/ou à usage externe. Cette modification permettrait aux fabricants de médicaments qui utilisent ces colorants d'être en mesure de commercialiser leurs produits au Canada et, par conséquent, d'accroître les options

not be marketed in Canada without this amendment because under the current regulation, only products with the permitted list of colourants can be approved for use.

Description

Section C.01.040.2 of the *Food and Drug Regulations* lists colouring agents permitted for use in drugs. This section would be amended to allow mica coated with titanium dioxide and/or iron oxide to be permitted for use as a colouring agent in drugs for oral administration (in solid or liquid dosage forms) and for external use, with the requirement that the following limits on these colour additives are also applied:

- Not more than 3% by weight in solid oral dosage forms; and
- Not more than 55% iron oxide, by weight, in the finished pigment.

There is no upper limit in the Regulations for liquid dosage forms. The amendments enable patient access to drugs that contain these inactive ingredients and allow Canadians to benefit from increased treatment options. As a specific example, Health Canada is currently reviewing a submission for market authorization for a drug that contains two of these inactive ingredients.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to these amendments, as they are not expected to increase administrative burden imposed on businesses.

Small business lens

Health Canada does not anticipate that any small businesses would be affected by these amendments.

Consultation

On December 21, 2017, Health Canada posted a notice on the Health Canada website indicating its intention to amend the FDR to allow for mica coated with titanium dioxide and/or iron oxide to be permitted for use as a colouring agent, subject to the above-mentioned limits. The notice allowed for a 60-day comment period for interested parties.

de traitement pour les Canadiens. La FDA des États-Unis a approuvé l'usage de médicaments renfermant du mica; ceux-ci ne peuvent toutefois pas être commercialisés au Canada à moins d'une modification apportée à la réglementation actuelle. En effet, seuls les produits contenant des colorants figurant sur la liste des colorants permis peuvent bénéficier d'une autorisation quant à son utilisation.

Description

L'article C.01.040.2 du *Règlement sur les aliments et drogues* énumère les colorants autorisés dans les drogues. Cet article serait modifié afin d'autoriser l'utilisation de mica enrobé de dioxyde de titane et/ou d'oxyde de fer comme colorant dans les drogues pour administration par voie orale (dans les formes posologiques solides ou liquides) et pour usage externe, sous réserve des limites applicables suivantes en matière de colorant:

- Au plus 3 % du poids dans les formes posologiques solides pour administration par voie orale;
- Au plus 55 % d'oxyde de fer, du poids, dans le pigment fini.

Le Règlement ne fixe aucune limite supérieure pour les formes posologiques liquides. Ces modifications permettent aux patients d'avoir accès aux médicaments qui contiennent ces ingrédients inactifs et, par conséquent, elles font en sorte que la population canadienne puisse bénéficier d'un plus grand nombre d'options de traitement. À titre d'exemple, Santé Canada procède actuellement à l'examen d'une demande d'autorisation de mise en marché d'un médicament qui renferme deux de ces ingrédients inactifs.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à ces modifications, car on ne s'attend pas à ce que celles-ci entraînent une augmentation du fardeau administratif pour les entreprises.

Lentille des petites entreprises

Santé Canada ne prévoit pas que ces modifications aient des répercussions sur les petites entreprises.

Consultation

Le 21 décembre 2017, Santé Canada a affiché un avis sur son site Web indiquant son intention de modifier le RAD afin de permettre l'utilisation de mica enrobé de dioxyde de titane et/ou d'oxyde de fer comme colorant, sous réserve des limites susmentionnées. Les parties intéressées disposaient d'une période de consultation de 60 jours prévue par cet avis.

The Therapeutic Products Directorate received one comment from an industry stakeholder which inquired whether the regulation was going to have retroactive application. No other comments were received.

Health Canada's response: The amendments will not apply retroactively.

This information was conveyed to the stakeholder directly.

Rationale

These amendments to the FDR permit the use of mica coated with titanium dioxide and/or iron oxide as colouring agents in drugs for both oral administration and for external use. This change has been made in response to a request to allow the use of these colouring agents in ingestible drugs, which included data that supported the safe use of this inactive ingredient at the level prescribed in the proposed amendment.

The scientific data provided in the petition to add the colourant do not suggest that use of this inactive ingredient would present any indirect risks to humans or any negative impact on the environment. While it would not be possible to predict the number of industry stakeholders who would benefit from this proposal, given that the amendment removes a barrier to the use of these colouring agents in both prescription and non-prescription drugs, it is likely to benefit a number of industry stakeholders, beyond the manufacturer who presently has a submission under review. The manufacturing of drugs takes place at an international level: given Canada's relatively small market size, the drug in question would likely not be reformulated without coated mica solely for the Canadian market. Without these regulatory amendments, this drug cannot be authorized for the Canadian market.

The use of mica coated with titanium dioxide and/or iron oxides will also provide an additional means for patients to differentiate pharmaceutical products since these colourants provide a pearlescent or "shimmer" effect which can be distinguishable from other colours. Being able to clearly differentiate different pharmaceutical products by colour may help reduce medication errors. It may also be useful to thwart counterfeiting of products insofar as the effect produced by coated mica may be difficult to reproduce.

As previously indicated, this amendment will bring Canada into regulatory alignment with the United States with respect to the regulation of coated mica as a colourant in

La Direction des produits thérapeutiques a reçu une question d'un intervenant de l'industrie qui désirait savoir si la réglementation avait un effet rétroactif. Aucune autre question n'a été reçue.

Réponse de Santé Canada : Ces modifications n'auront pas d'effet rétroactif.

Cette information a été communiquée directement à l'intervenant.

Justification

Ces modifications au RAD autorisent l'utilisation de mica enrobé de dioxyde de titane et/ou d'oxyde de fer comme colorant dans les drogues pour administration par voie orale et pour usage externe. Ce changement a été réalisé à la suite d'une demande afin d'autoriser l'utilisation de ces colorants dans les drogues ingérables. Cette demande comportait des données venant appuyer l'utilisation sécuritaire de cet ingrédient inactif dans les limites telles qu'elles sont prescrites par la modification proposée.

Les données scientifiques accompagnant la pétition visant à ajouter le colorant en question ne semblent pas indiquer que l'emploi de cet ingrédient inactif présenterait des risques indirects pour la santé humaine ni d'impact négatif sur l'environnement. Bien qu'il soit impossible d'estimer le nombre d'intervenants de l'industrie qui bénéficieraient de cette proposition, étant donné que cette modification élimine un obstacle pour l'utilisation de ces colorants dans les médicaments sur ordonnance et en vente libre, il est probable qu'un grand nombre de ces intervenants en tirent profit, bien au-delà du fabricant dont la demande est actuellement en examen. La fabrication de médicaments est une activité qui se déroule à l'échelle internationale. Par conséquent, étant donné que le Canada représente un marché relativement restreint, il est probable que le médicament en question ne soit pas reformulé sans l'enrobage de mica uniquement pour le marché canadien. Sans ces modifications réglementaires, un tel médicament ne peut être autorisé sur le marché canadien.

L'utilisation de mica enrobé de dioxyde de titane et/ou d'oxyde de fer fournira également aux patients un autre moyen de distinguer certains produits pharmaceutiques étant donné que ces colorants procurent un effet nacré ou scintillant qui permettrait de les distinguer des autres couleurs. Le fait de pouvoir différencier clairement certains produits pharmaceutiques grâce à leur couleur permettrait de réduire des erreurs liées à la médication. Ces produits peuvent également apporter une solution à la contrefaçon puisque l'effet produit par le mica enrobé peut être difficile à reproduire.

Comme il a été mentionné auparavant, cette modification permettrait au Canada d'harmoniser sa réglementation avec celle des États-Unis en ce qui concerne la

drugs. In the case of the European Union, Health Canada has conducted a scan, but is unable to identify any regulatory controls on this inactive ingredient in drugs in the European Union.

The amendments are relieving in nature, and are not expected to create any costs for industry, consumers or Canadians.

Implementation, enforcement and service standards

The amendments are subject to existing compliance mechanisms under the provisions of the *Food and Drugs Act* and regulations enforced by the Regulatory Operations and Regions Branch. Direct enforcement is provided in response to complaints from medical professionals and competitors.

Contact

Bruno Rodrigue
Policy, Planning and International Affairs Directorate
Health Products and Food Branch
Health Canada
11 Holland Avenue
Holland Cross, Suite 14
Ottawa, Ontario
K1A 0K9
Address locator: 3000A
Email: hc.lrm.consultations-mlr.sc@canada.ca

réglementation portant sur le mica enrobé comme colorant dans les médicaments. Pour ce qui est de l'Union européenne, Santé Canada a entrepris une analyse, mais n'a pas pu déterminer de contrôles réglementaires relatifs à cet ingrédient inactif dans les médicaments de l'Union européenne.

Ces modifications représentent une mesure d'allègement et il n'est pas prévu qu'elles entraînent des coûts additionnels pour l'industrie, les consommateurs ou les Canadiens.

Mise en œuvre, application et normes de service

Ces modifications sont sujettes aux mécanismes de conformité actuels en vertu des dispositions de la *Loi sur les aliments et drogues* et des règlements appliqués par la Direction générale des opérations réglementaires et des régions. Les mesures d'application directe proviennent des plaintes déposées par les professionnels de la santé et des concurrents.

Contact

Bruno Rodrigue
Direction des politiques, de la planification et des affaires internationales
Direction générale des produits de santé et des aliments
Santé Canada
11, avenue Holland
Holland Cross, bureau 14
Ottawa (Ontario)
K1A 0K9
Indice de l'adresse : 3000A
Courriel : hc.lrm.consultations-mlr.sc@canada.ca

Registration
SOR/2018-249 November 23, 2018

IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT

P.C. 2018-1431 November 22, 2018

Whereas, pursuant to subsection 5(2)^a of the *Immigration and Refugee Protection Act*^b, the Minister of Citizenship and Immigration has caused a copy of the proposed *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Work Permit Exemption)* to be laid before each House of Parliament, in the annexed form;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Citizenship and Immigration, pursuant to subsection 5(1) and paragraphs 14(2)(b) and 32(b) of the *Immigration and Refugee Protection Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Work Permit Exemption)*.

Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Work Permit Exemption)

Amendment

1 Section 186 of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*¹ is amended by striking out “or” at the end of paragraph (v), by adding “or” at the end of paragraph (w) and by adding the following after paragraph (w):

(x) if they are an Indian.

Coming into Force

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

Enregistrement
DORS/2018-249 Le 23 novembre 2018

LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

C.P. 2018-1431 Le 22 novembre 2018

Attendu que le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, conformément au paragraphe 5(2)^a de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*^b, a fait déposer le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (exemption de permis de travail)*, conforme au texte ci-après, devant chaque chambre du Parlement,

À ces causes, sur recommandation du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration et en vertu du paragraphe 5(1) et des alinéas 14(2)b) et 32b) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (exemption de permis de travail)*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (exemption de permis de travail)

Modification

1 L'article 186 du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*¹ est modifié par adjonction, après l'alinéa w), de ce qui suit :

x) s'il est un Indien.

Entrée en vigueur

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

^a S.C. 2008, c. 3, s. 2

^b S.C. 2001, c. 27

¹ SOR/2002-227

^a L.C. 2008, ch. 3, art. 2

^b L.C. 2001, ch. 27

¹ DORS/2002-227

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

Although the *Immigration and Refugee Protection Act* provides a right to enter and remain in Canada for all individuals who are registered Indians under the *Indian Act*, the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (the Regulations) do not expressly exempt registered Indians from the requirement to obtain a work permit to work in Canada. Introducing such an exemption will be more aligned with policy intent and the right of entry.

Background

The 1976 *Immigration Act*, by virtue of subsection 4(3), granted Indians registered under the *Indian Act* the same rights and obligations that Canadian citizens had under immigration legislation. This meant that a registered Indian had the right to enter and remain in Canada and had, among other rights, the right to work in Canada without needing a work authorization.

The 1976 legislation was replaced with Bill C-11, the *Immigration and Refugee Protection Act* (the Act), which came into force on June 28, 2002, and is in force today. The Act carried forward the right of entry principle by specifically stating that a registered Indian has the right to enter and remain in Canada under subsection 19(1). However, there were no additional rights or exemptions specified elsewhere in the Act or the Regulations.

In examining the briefing products developed by Immigration, Refugees and Citizenship Canada (the Department) in 2001 for the analysis of Bill C-11 and the Regulations that were published in the *Canada Gazette*, Part I (December 15, 2001, Vol. 135, No. 50), and Part II (June 14, 2002, Extra Vol. 136, No. 9), no evidence was found to suggest that the removal of the right to work without a permit under the Act was intended. It is also worth noting that, as a matter of practice, Immigration, Refugees and Citizenship Canada and the Canada Border Services Agency do not typically require Indians who are registered under the *Indian Act* to obtain a work permit to work in Canada.

A similar gap was addressed in 2014 by providing “an exemption from the requirement to obtain a study permit for foreign nationals who are registered Indians under Canada’s *Indian Act*” (*Canada Gazette*, Part II, Vol. 148, No. 4, February 12, 2014). The current regulatory amendment is consistent with and complements the 2014 amendment by ensuring that exemptions for registered Indians are made explicit in the Regulations.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Bien que la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* accorde le droit d'entrer et de demeurer au Canada à tout Indien inscrit au titre de la *Loi sur les Indiens*, le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (le Règlement) ne dispense pas expressément les Indiens inscrits désirant travailler au Canada de l'exigence d'obtenir un permis de travail. L'instauration d'une telle dispense s'harmonisera davantage avec l'objectif visé par la politique et le droit d'entrer.

Contexte

La *Loi sur l'immigration* de 1976, en vertu du paragraphe 4(3), conférait aux Indiens inscrits au titre de la *Loi sur les Indiens* les mêmes droits et obligations que ceux prévus pour les citoyens canadiens sous cette même loi de l'immigration. Ce qui voulait dire qu'un Indien inscrit avait le droit d'entrer et de séjourner au Canada, et le droit, notamment, de travailler au Canada sans autorisation de travail.

La loi de 1976 a été remplacée par le projet de loi C-11, la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* (la Loi), entrée en vigueur le 28 juin 2002 et toujours en vigueur aujourd'hui. La Loi reprend le principe du droit d'entrer en énonçant spécifiquement qu'un Indien inscrit a le droit d'entrer et de séjourner au Canada en vertu du paragraphe 19(1). Toutefois, la Loi ou le Règlement ne spécifient pas de droit ou d'exemption supplémentaire.

L'examen des produits d'informations élaborés par Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (le Ministère) en 2001 pour l'analyse du projet de loi C-11 et du Règlement qui a été publié dans la Partie I (15 décembre 2001, vol. 135, n° 50) et la Partie II (14 juin 2002, édition spéciale vol. 136, n° 9) de la *Gazette du Canada* ne révèle en rien qu'il y avait une intention de retirer le droit de travailler sans permis dans la Loi. Il convient également de noter que, dans la pratique, Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada n'exigent pas normalement des Indiens inscrits en vertu de la *Loi sur les Indiens* qu'ils obtiennent un permis de travail pour travailler au Canada.

Une lacune similaire a été corrigée en 2014 en dispensant « les étrangers inscrits en tant qu'Indiens inscrits en vertu de la *Loi sur les Indiens* du Canada de l'obligation d'obtenir un permis d'études » (Partie II de la *Gazette du Canada*, vol. 148, n° 4, 12 février 2014). Le présent changement réglementaire est cohérent et complète le changement de 2014 en assurant que ces dispenses pour les Indiens inscrits soient explicites dans le Règlement.

Objectives

The objective of this amendment is to ensure that all individuals who enter Canada and are registered as Indians under the *Indian Act* are exempt from the requirement to obtain a work permit by amending the relevant work permit provision of the Regulations.

Description

The regulatory amendment will ensure that all individuals who enter Canada and are registered as Indians under the *Indian Act* are not required to obtain a work permit.

“One-for-One” Rule

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

Small business lens

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

Consultation

This regulatory package was prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on June 16, 2018, followed by a 30-day comment period. No comments were received during the consultation period.

Consultations with key federal departments and agencies were conducted prior to the prepublication of the regulatory amendment, including the Department of Justice, the Canada Border Services Agency and Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs Canada.

Rationale

An explicit regulatory exemption from the requirement for a work permit will provide transparency and clarity regarding the requirements to work in Canada. All registered Indians who wish to work in Canada will be assured of their legal right to work in Canada without a permit.

This amendment will also provide clarity to Canadian employers that all registered Indians can work in Canada without a work permit and will ensure that work permit requirements do not limit labour mobility or competition opportunities for registered Indians in Canada. The amendment will not impose any direct costs on business, registered Indians, or Canadians. Likewise, the

Objectifs

L'objectif de cette modification est de s'assurer que tous les individus qui entrent au Canada et qui sont des Indiens inscrits en vertu de la *Loi sur les Indiens* soient dispensés d'obtenir un permis de travail en modifiant la disposition pertinente concernant le permis de travail dans le Règlement.

Description

La modification réglementaire s'assurera que tous les individus qui entrent au Canada et qui sont des Indiens inscrits en vertu de la *Loi sur les Indiens* n'ont pas besoin d'obtenir un permis de travail.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à la modification réglementaire, puisqu'il n'y a aucun changement des coûts administratifs imposés aux entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, car la modification réglementaire n'entraîne aucun coût pour les petites entreprises.

Consultation

Ce projet de réglementation a fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 16 juin 2018, ainsi que d'une période de commentaires de 30 jours. Aucun commentaire n'a été reçu durant la période de consultation.

Des consultations ont été menées avant la période de la publication préalable avec certains ministères fédéraux et certaines agences fédérales clés, tels que le ministère de la Justice, l'Agence des services frontaliers du Canada et Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada.

Justification

Une dispense réglementaire explicite de l'obligation d'obtenir un permis de travail pour les Indiens offrira transparence et clarté concernant les exigences pour travailler au Canada. Tous les Indiens inscrits qui souhaitent travailler au Canada auront l'assurance d'avoir le droit de travailler au Canada sans permis.

Cette modification offrira également une clarification aux employeurs canadiens que tous les Indiens inscrits peuvent travailler au Canada sans permis de travail et fera en sorte que l'exigence du permis de travail ne restreint pas la mobilité de la main-d'œuvre ou les occasions de compétition pour les Indiens inscrits au Canada. La modification n'imposera aucun coût direct aux entreprises, aux

amendment will not result in any processing costs for the federal government, as the amendment is consistent with the current practice of not requiring work permits for registered Indians.

Implementation, enforcement and service standards

Immigration, Refugees and Citizenship Canada anticipates implementing this change, if approved, in the fall of 2018.

The Department will issue operational instructions to advise staff, including port of entry officers of the Canada Border Services Agency, of the amended Regulations. The public and stakeholders are informed of these changes via publication of the Regulations in the *Canada Gazette*, Part II.

Contact

Maureen Tsai
Director
Migration Control and Horizontal Policy
Admissibility Branch
Immigration, Refugees and Citizenship Canada
180 Kent Street
Ottawa, Ontario
K1A 1L1
Telephone: 613-437-5944
Email: Maureen.Tsai@cic.gc.ca

Indiens inscrits ou aux Canadiens. De même, ce changement n'amènera aucun coût de traitement pour le gouvernement fédéral, puisque la modification est cohérente avec la pratique en vigueur de ne pas obliger les Indiens inscrits à obtenir un permis de travail.

Mise en œuvre, application et normes de service

Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada prévoit mettre en œuvre cette modification, si elle est approuvée, à l'automne 2018.

Le Ministère publiera des instructions opérationnelles pour informer le personnel, y compris les agents aux points d'entrée de l'Agence des services frontaliers du Canada, de la modification réglementaire. Le public et les intervenants sont informés de ces changements au moyen de la publication du Règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Personne-ressource

Maureen Tsai
Directrice
Contrôle de la migration et politique horizontale
Direction générale de l'admissibilité
Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada
180, rue Kent
Ottawa (Ontario)
K1A 1L1
Téléphone : 613-437-5944
Courriel : Maureen.Tsai@cic.gc.ca

Registration
SOR/2018-250 November 23, 2018

CANADA NATIONAL PARKS ACT

P.C. 2018-1432 November 22, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to sections 16^a and 42 of the *Canada National Parks Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Canada National Parks Act (Miscellaneous Program)*.

Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Canada National Parks Act (Miscellaneous Program)

National Historic Sites of Canada Order

1 The portion of the schedule to the *National Historic Sites of Canada Order*¹ under the heading “Prince Edward Island” is amended by replacing “Port-la-Joye–Fort Amherst National Historic Site of Canada” with “Skmaqñ–Port-la-Joye–Fort Amherst National Historic Site of Canada”.

National Parks of Canada Fishing Regulations

2 Section 12.1 of the *National Parks of Canada Fishing Regulations*² is replaced by the following:

12.1 If the daily catch and possession limit set out in column III of Part I of Schedule III is 0, any person who catches a fish of a species set out in column II shall immediately unhook the fish and return it to the water with as little damage to the fish as possible.

Enregistrement
DORS/2018-250 Le 23 novembre 2018

LOI SUR LES PARCS NATIONAUX DU CANADA

C.P. 2018-1432 Le 22 novembre 2018

Sur recommandation de la ministre de l'Environnement et en vertu des articles 16^a et 42 de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les parcs nationaux du Canada*, ci-après.

Règlement correctif visant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les parcs nationaux du Canada

Décret sur les lieux historiques nationaux du Canada

1 Le passage de l'annexe du *Décret sur les lieux historiques nationaux du Canada*¹ figurant sous l'intertitre « Île-du-Prince-Édouard » est modifié par remplacement de la mention « Lieu historique national du Canada de Port-la-Joye–Fort-Amherst » par « Lieu historique national du Canada de Skmaqñ–Port-la-Joye–Fort-Amherst ».

Règlement sur la pêche dans les parcs nationaux du Canada

2 L'article 12.1 du *Règlement sur la pêche dans les parcs nationaux du Canada*² est remplacé par ce qui suit :

12.1 Lorsque la limite de prises quotidiennes et de possession prévue à la colonne III de la partie I de l'annexe III est de 0, la personne qui prend un poisson de l'une des espèces prévues à la colonne II doit immédiatement le décrocher et le remettre à l'eau en évitant le plus possible de le blesser.

^a S.C. 2009, c. 14, s. 29

^b S.C. 2000, c. 32

¹ C.R.C., c. 1112; SOR/2004-218, s. 1

² C.R.C., c. 1120; SOR/2003-54, s. 1

^a L.C. 2009, ch. 14, art. 29

^b L.C. 2000, ch. 32

¹ C.R.C., ch. 1112; DORS/2004-218, art. 1

² C.R.C., ch. 1120; DORS/2003-54, art. 1

3 The portion of paragraph 27(b) of Part I of Schedule III to the Regulations in column III is replaced by the following:

Column III	
Item	Overall Length (where applicable) and Daily Catch and Possession Limit or Daily Catch Limit and Possession Limit
27(b)	(i) Daily catch limit is 2 fish, with overall length greater than 30 cm but less than 63 cm (ii) Possession limit is twice the daily catch limit

National Parks of Canada Water and Sewer Regulations

4 The portion of subsection 4(2) of the *National Parks of Canada Water and Sewer Regulations*³ before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) The superintendent is authorized to grant the permission after taking into consideration

5 Subsection 8(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) The superintendent is authorized to grant permission for the construction or maintenance of a well in a park if the water drawn from the well is to be used for geothermal purposes or if the park has no water system to which a connection can be made.

6 The portion of subsection 9(4) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(4) The superintendent is authorized to grant permission for the installation of a septic tank, dry privy or sewer in a park if the park has no sewer system to which a connection can be made, after taking into consideration

3 Le passage de l'alinéa 27b) de la partie I de l'annexe III du même règlement figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :

Colonne III	
Article	Longueur totale, le cas échéant, et limite de prises quotidiennes et de possession ou limite de prises quotidiennes et limite de possession
27b)	(i) La limite de prises quotidiennes est de 2 poissons, d'une longueur totale supérieure à 30 cm mais inférieure à 63 cm (ii) La limite de possession équivaut à deux fois la limite de prises quotidiennes

Règlement sur les eaux et les égouts dans les parcs nationaux du Canada

4 Le passage du paragraphe 4(2) du *Règlement sur les eaux et les égouts dans les parcs nationaux du Canada*³ précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Le directeur est autorisé à accorder la permission visée au paragraphe (1) après avoir tenu compte des éléments suivants :

5 Le paragraphe 8(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Le directeur est autorisé à permettre la construction ou le maintien dans un parc d'un puits si l'eau qui en est extraite est utilisée à des fins géothermiques ou s'il n'est pas possible de faire un raccordement au réseau de distribution d'eau d'un parc.

6 Le passage du paragraphe 9(4) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(4) Le directeur est autorisé à permettre l'installation dans un parc d'une fosse septique, de cabinets à sec ou d'un égout si le raccordement au réseau d'égouts du parc est impossible, après avoir tenu compte des éléments suivants :

³ C.R.C., c. 1134; SOR/2001-320, s. 1

³ C.R.C., ch. 1134; DORS/2001-320, art. 1

National Parks General Regulations

7 The portion of subsection 11(1) of the *National Parks General Regulations*⁴ before paragraph (a) is replaced by the following:

11 (1) The superintendent is authorized, on application, to issue a permit authorizing the permit holder to take flora or natural objects for scientific purposes from a park, or for the removal and use of natural objects for construction purposes within a park, if the applicant demonstrates in writing that the performance of those activities will not

8 Paragraph 33.1(1)(a) of the Regulations is repealed.

Wood Buffalo National Park Game Regulations

9 Subsections 12(2) and (3) of the *Wood Buffalo National Park Game Regulations*⁵ are repealed.

10 The portion of section 31 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

31 A person whose permit is cancelled under subsection 30(1) or (2) shall not, for a period of 12 months following the date of conviction, obtain or be in possession of

11 Subsection 37(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) Subject to subsection 56(1), no person shall shoot fur bearing animals with a shotgun except a shotgun loaded with a single ball or bullet.

12 Paragraph 44(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) take off in an aircraft or land an aircraft in the Park except as provided for in the *National Parks of Canada Aircraft Access Regulations*; or

13 (1) Subsection 50(1) of the Regulations is replaced by the following:

50 (1) The superintendent is authorized to issue a trapper's cabin permit to any person named in a certificate of registration.

Règlement général sur les parcs nationaux

7 Le passage du paragraphe 11(1) du *Règlement général sur les parcs nationaux*⁴ précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

11 (1) Le directeur est autorisé à délivrer, sur demande, un permis pour l'enlèvement de la flore ou de matières naturelles à des fins scientifiques ou pour l'enlèvement et l'utilisation de matières naturelles à des fins de construction dans le parc, si le demandeur démontre par écrit que l'exercice de ces activités :

8 L'alinéa 33.1(1)a) du même règlement est abrogé.

Règlement sur le gibier du parc de Wood-Buffalo

9 Les paragraphes 12(2) et (3) du *Règlement sur le gibier du parc de Wood-Buffalo*⁵ sont abrogés.

10 L'article 31 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

31 La personne dont le permis est annulé en application des paragraphes 30(1) ou (2) ne peut obtenir un tel permis que douze mois après la date où elle a été reconnue coupable.

11 Le paragraphe 37(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Sous réserve du paragraphe 56(1), il est interdit de tuer des animaux à fourrure à l'aide d'un fusil contenant plus d'une balle ou plus d'un plomb.

12 L'alinéa 44b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) de faire atterrir ou décoller un aéronef dans les limites du parc, autrement qu'en conformité avec le *Règlement sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux du Canada*;

13 (1) Le paragraphe 50(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

50 (1) Le directeur du parc est autorisé à délivrer un permis de cabane de trappeur aux personnes inscrites sur un certificat d'enregistrement.

⁴ SOR/78-213

⁵ SOR/78-830

⁴ DORS/78-213

⁵ DORS/78-830

(2) Subsection 50(4) of the Regulations is replaced by the following:

(4) The superintendent may refuse to issue a trapper's cabin permit if the proposed trapper's cabin is not compatible in design or size with the proposed location.

14 Section 51 of the Regulations is replaced by the following:

51 No person shall sell, trade or barter the skin or pelt of a fur bearing animal unless the following requirements are met:

(a) the person has paid any tax or royalty imposed on the skin or pelt, as required by the laws of a province or ordinances of a territory, in the province or territory in which the fur bearing animal was trapped; and

(b) if the skin or pelt is transported across a provincial or territorial boundary before being sold, traded or bartered, the person holds the permit required under the *Wild Animal and Plant Protection and Regulation of International and Interprovincial Trade Act*.

15 Section 53 of the Regulations is repealed.**16 Subsection 54(2) of the Regulations is replaced by the following:**

(2) The superintendent shall grant the permission referred to in paragraph (1)(b) if it is necessary for the livelihood of the person to whom it is granted.

17 Subsection 55(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) The superintendent shall fix the time for hearing the appeal within 60 days of the receipt of notice under subsection (2), unless a longer time is required due to the circumstances of the case.

18 The heading of Part V of the Regulations is replaced by the following:**Powers of the Superintendent****19 (1) Subsection 56(1) of the Regulations is replaced by the following:**

56 (1) The superintendent is authorized to grant permission to any person

(a) to take or kill game within the Park for scientific purposes;

(2) Le paragraphe 50(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Le directeur du parc peut refuser de délivrer le permis de cabane de trappeur si la forme ou les dimensions de la cabane prévue sont incompatibles avec l'emplacement proposé.

14 L'article 51 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

51 Il est interdit à toute personne de vendre ou de troquer des peaux d'animaux à fourrure sauf si les conditions suivantes sont réunies :

a) elle a payé, en conformité avec les lois de la province ou les ordonnances du territoire où ont été piégés les animaux à fourrure desquels proviennent ces peaux, les taxes ou redevances imposées sur ces peaux;

b) si les peaux sont acheminées hors de la province ou du territoire avant d'être vendues ou troquées, elle détient la licence ou l'autorisation exigée sous le régime de la *Loi sur la protection d'espèces animales ou végétales sauvages et la réglementation de leur commerce international et interprovincial*.

15 L'article 53 du même règlement est abrogé.**16 Le paragraphe 54(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Le directeur du parc délivre l'autorisation visée à l'alinéa (1)b) à la personne qui en a besoin pour assurer sa subsistance.

17 Le paragraphe 55(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Le directeur du parc fixe la date de l'audition dans les 60 jours suivant la réception de l'avis d'appel visé au paragraphe (2), sauf si une période plus longue est nécessaire en raison de circonstances particulières au cas.

18 Le titre de la partie V du même règlement est remplacé par ce qui suit :**Pouvoirs du directeur****19 (1) Le paragraphe 56(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

56 (1) Le directeur du parc est autorisé à permettre à toute personne :

a) de prendre ou de tuer du gibier dans les limites du parc à des fins scientifiques;

(b) to take or destroy any game, if it is necessary for the purposes of game management;

(c) to sell or otherwise dispose of any products resulting from game taken, killed or destroyed under paragraphs (a) and (b); or

(d) to destroy any game that presents a hazard to public safety or to property.

(2) The portion of subsection 56(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) The superintendent is authorized, by notice, to alter the open seasons and bag limits for any game set out in Schedule II if

(3) Paragraph 56(2)(a) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

a) en situation d'urgence;

(4) Subsection 56(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) Despite any other provision of these Regulations, in respect of any area in the Park where hunting, trapping or the possession of firearms might endanger the safety of the public or in respect of any area in the Park if it is necessary for management of the Park, the superintendent is authorized, by notice, to

(a) restrict or prohibit hunting or trapping;

(b) prohibit the possession of firearms; or

(c) specify the conditions under which a person may possess firearms.

20 Section 57 of the Regulations is repealed.

National Parks Wildlife Regulations

21 Paragraph 15(1)(c) of the English version of the *National Parks Wildlife Regulations*⁶ is replaced by the following:

(c) the introduction into a park of wildlife that is or was exotic wildlife.

b) de prendre ou de tuer du gibier si la gestion de la faune le requiert;

c) de vendre ou d'autrement disposer de produits provenant du gibier pris ou tué aux termes des alinéas a) ou b);

d) de tuer tout animal qui représente un danger pour la sécurité du public ou la propriété.

(2) Le passage du paragraphe 56(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Dans l'une ou l'autre des circonstances ci-après, le directeur du parc est autorisé à changer, par avis, la date de la saison de chasse et les limites de prise du gibier mentionné à l'annexe II :

(3) L'alinéa 56(2)a) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) en situation d'urgence;

(4) Le paragraphe 56(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Malgré toute autre disposition du présent règlement, le directeur du parc est autorisé, à l'égard des secteurs du parc où la chasse, le piégeage ou la possession d'armes à feu peuvent menacer la sécurité du public ou à l'égard de tout secteur lorsque la gestion du parc le requiert, à prendre, par avis, une ou plusieurs des mesures suivantes :

a) limiter ou interdire la chasse ou le piégeage;

b) interdire la possession d'armes à feu;

c) fixer les conditions de possession d'armes à feu.

20 L'article 57 du même règlement est abrogé.

Règlement sur la faune des parcs nationaux

21 L'alinéa 15(1)c) de la version anglaise du *Règlement sur la faune des parcs nationaux*⁶ est remplacé par ce qui suit :

(c) the introduction into a park of wildlife that is or was exotic wildlife.

⁶ SOR/81-401

⁶ DORS/81-401

National Historic Parks General Regulations

22 Subsection 12(1) of the *National Historic Parks General Regulations*⁷ is replaced by the following:

12 (1) The Superintendent of a Park shall designate any activity or area in the Park as restricted if it is necessary for the preservation, control or management of the Park.

23 Subsection 14(1) of the Regulations is replaced by the following:

14 (1) If a nuisance exists on any premises in a Park, the Superintendent of the Park is authorized to order the owner, lessee, licensee or occupier of the premises to abate the nuisance and, if necessary, to clean up the premises.

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

(2) The Superintendent shall cancel a camping permit issued under subsection (1) if it is necessary for the preservation, control or management of the Park or for the safety of the public.

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

20 The holder of a camping permit shall, at all times, maintain the area to which the permit applies in a satisfactory condition.

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

21 The Superintendent is authorized to cancel a camping permit if

(2) Paragraph 21(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) the holder of the permit fails to maintain the area to which the permit applies in a satisfactory condition;

27 Paragraphs 27(d) and (e) of the Regulations are replaced by the following:

(d) operate any machine or equipment that may cause the kindling of a fire, unless reasonable precautions have been taken;

(e) when removing or disposing of brush or any inflammable material, allow the brush or inflammable

Règlement général sur les parcs historiques nationaux

22 Le paragraphe 12(1) du *Règlement général sur les parcs historiques nationaux*⁷ est remplacé par ce qui suit :

12 (1) Le directeur du parc désigne comme restreinte toute activité ou toute aire du parc, si la conservation, la direction ou l'administration du parc le requièrent.

23 Le paragraphe 14(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

14 (1) Si la présence d'une nuisance est constatée dans un lieu à l'intérieur du parc, le directeur du parc est autorisé à ordonner au propriétaire, au locataire, au titulaire d'un permis ou à tout autre occupant du lieu de supprimer cette nuisance et, au besoin, de nettoyer le lieu.

24 Le paragraphe 16(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Le directeur du parc annule le permis de camping délivré aux termes du paragraphe (1) si la conservation, la direction ou l'administration du parc ou la sécurité du public le requièrent.

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

20 Le titulaire d'un permis de camping doit maintenir l'emplacement visé par le permis dans un état satisfaisant.

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

21 Le directeur du parc est autorisé à annuler un permis si :

(2) L'alinéa 21b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) le titulaire du permis ne maintient pas l'emplacement visé dans un état satisfaisant;

27 Les alinéas 27d) et e) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

d) d'utiliser des appareils ou de l'équipement pouvant servir à allumer un feu, sans avoir pris les mesures préventives raisonnables;

e) de permettre que des broussailles ou des matières inflammables destinées à être enlevées ou jetées soient

⁷ SOR/82-263

⁷ DORS/82-263

material to be accumulated, stored, handled, transported or disposed of in an unreasonable manner; or

accumulées, gardées, manipulées, transportées ou déchargées de manière déraisonnable;

Coming into Force

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

Entrée en vigueur

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Issues

The Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR) has recommended a number of technical amendments to the *National Parks of Canada Fishing Regulations*, the *Wood Buffalo National Park Game Regulations*, the *National Parks General Regulations*, the *National Historic Parks General Regulations* and the *National Parks of Canada Water and Sewer Regulations*. Parks Canada has also identified non-substantive amendments to the *National Parks Wildlife Regulations* and the *National Historic Sites of Canada Order*.

Enjeux

Le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMPER) a recommandé un certain nombre de modifications techniques au *Règlement sur la pêche dans les parcs nationaux du Canada*, au *Règlement sur le gibier du parc de Wood-Buffalo*, au *Règlement général sur les parcs nationaux*, au *Règlement général sur les parcs historiques nationaux* et au *Règlement sur les eaux et les égouts dans les parcs nationaux du Canada*. Parcs Canada a également mis en lumière des modifications secondaires au *Règlement sur la faune des parcs nationaux* et au *Décret sur les lieux historiques nationaux du Canada*.

Objectives

The amendments have the following objectives:

- to align the French and English versions;
- to update obsolete references;
- to add clarity to regulatory provisions;
- to correct regulatory authorities; and
- to modify the name of a national historic site.

Objectifs

Voici les objectifs de ces modifications :

- harmoniser les versions française et anglaise;
- mettre à jour les renvois désuets;
- clarifier les dispositions réglementaires;
- corriger les autorisations réglementaires;
- modifier le nom d'un lieu historique national.

Description

Simplify provisions in the Regulations recognizing that the term "overall length" is already defined in the Regulations

C.R.C., c. 1120, *National Parks of Canada Fishing Regulations*

The *National Parks of Canada Fishing Regulations* provide for the management and control of fishing activities in Canada's national parks. Amendments are required to simplify language and more clearly articulate daily catch and possession limits.

First, section 12.1 of the *National Parks of Canada Fishing Regulations* discusses the daily catch, possession limit

Description

Simplifier les dispositions du Règlement reconnaissant que le terme « longueur totale » est déjà défini dans le Règlement.

C.R.C., chap. 1120, *Règlement sur la pêche dans les parcs nationaux du Canada*

Le *Règlement sur la pêche dans les parcs nationaux du Canada* porte sur la gestion et le contrôle des activités de pêche dans les parcs nationaux du Canada. Des modifications s'imposent pour simplifier le libellé et formuler plus clairement les limites quotidiennes de prises et de possession.

Tout d'abord, l'article 12.1 du *Règlement sur la pêche dans les parcs nationaux du Canada* porte sur les prises

and “overall length.” Regulatory amendments will remove the use of “overall length” in the French and English versions of section 12.1, as the purpose of the subsection is to discuss daily catch and possession limits.

Second, to simplify the wording, regulatory amendments will remove the definition of “overall length” in the French and English versions of Schedule III, Part I, paragraph 27(b), as this term is already defined in section 2 of the *National Parks of Canada Fishing Regulations*.

Correct regulatory authorities

SOR/78-830, *Wood Buffalo National Park Game Regulations*

The *Wood Buffalo National Park Game Regulations* provide provisions relating to the hunting of game in Wood Buffalo National Park of Canada.

To better reflect the authorities of the *Canada National Parks Act*, and ensure consistency with authorities of the *National Parks Wildlife Regulations*, the English and French versions of the Regulations will be modified to replace the position “Chief Executive Officer” with “superintendent.”

Similarly, section 57 (which provides certain permit and registration authorities) is repealed to reflect the Minister’s authorities under the Act. These authorities are not used by the Minister and similar authorities are assigned to the superintendent in other sections of the Regulations. Section 31 and subsection 37(3) will be amended to remove references to section 57.

Add clarity to regulatory provisions related to superintendent authorities

The SJCSR has highlighted a number of provisions where amendments are recommended to clarify the authorities of the superintendent in the following regulations:

- *Wood Buffalo National Park Game Regulations* (SOR/78-830);
- *National Parks General Regulations* (SOR/78-213);
- *National Historic Parks General Regulations* (SOR/82-263); and
- *National Parks of Canada Water and Sewer Regulations* (C.R.C., c. 1134).

For example, the *National Historic Parks General Regulations* provide provisions to control and manage the national historic parks across Canada, such as the protection of

quotidiennes, les limites de possession et la « longueur totale ». La modification réglementaire supprimera le recours à « longueur totale » dans les versions française et anglaise de l’article 12.1, car l’objet de l’article est de préciser le nombre de prises quotidiennes et les limites de possession.

De plus, pour simplifier la formulation, les modifications à la réglementation supprimeront la définition de « longueur totale » dans les versions française et anglaise à l’annexe III, partie I, alinéa 27b), car ce terme est déjà défini à l’article 2 du *Règlement sur la pêche dans les parcs nationaux du Canada*.

Modifier les autorisations réglementaires

DORS/78-830, *Règlement sur le gibier du parc de Wood-Buffalo*

Le *Règlement sur le gibier du parc de Wood-Buffalo* comporte des dispositions sur la chasse au gibier dans le parc national de Wood-Buffalo.

Pour mieux rendre compte des pouvoirs prévus à la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* et veiller à la conformité aux pouvoirs prévus au *Règlement sur la faune des parcs nationaux*, les versions française et anglaise du Règlement seront modifiées pour remplacer le poste de « directeur général » par « directeur ».

De la même façon, l’article 57 (qui comporte certaines autorisations en matière de permis et d’enregistrement) est abrogé pour rendre compte du pouvoir du ministre en vertu de la Loi. Ces pouvoirs ne sont pas utilisés par le ministre et des pouvoirs analogues sont attribués au directeur dans d’autres articles du Règlement. L’article 31 et le paragraphe 37(3) seront modifiés pour supprimer tout renvoi à l’article 57.

Clarifier les dispositions réglementaires touchant les pouvoirs du directeur

Le CMPEP a mis en évidence un certain nombre de dispositions où il recommande des modifications afin de préciser les pouvoirs du directeur dans les règlements suivants :

- *Règlement sur le gibier du parc de Wood-Buffalo* (DORS/78-830);
- *Règlement général sur les parcs nationaux* (DORS/78-213);
- *Règlement général sur les parcs historiques nationaux* (DORS/82-263);
- *Règlement sur les eaux et les égouts dans les parcs nationaux du Canada* (C.R.C., chap. 1134).

À titre d’exemple, le *Règlement général sur les parcs historiques nationaux* comporte des dispositions de contrôle et de gestion des parcs historiques nationaux de l’ensemble

archaeological and historical resources. Subsection 12(1) requires a superintendent to designate any activity or area in the park as restricted, if it is necessary to control activities or entry in such an area for the preservation, control or management of the park. The amendment will remove the phrases “may” and “in his or her opinion.” The removal of “may” will add clarity that the superintendent shall act when it is necessary for the preservation, control, or management of the park. In the removal of “in his or her opinion,” no further clarity is needed to describe the decision-making criteria in these provisions.

Update obsolete references

SOR/78-830, *Wood Buffalo National Park Game Regulations*

The *Wood Buffalo National Park Game Regulations* provide provisions relating to the hunting of game in Wood Buffalo National Park of Canada.

The SJCSR has highlighted that subsection 12(2) of the Regulations sets a limit on the number of hunting permits that can be issued for the National Park. Given modern case law concerning the application of Indigenous rights under section 35 of the *Constitution Act, 1982*, namely *R v Sparrow* (1990), *Powley v Canada* (2003) and *Mikisew Cree First Nation v Canada* (2005), this limit no longer applies.

The Regulations are being updated to remove the limit on the number of hunting permits that can be issued during the year. The amendment will repeal subsections 12(2) and 12(3) of the Regulations. Similarly, the reporting requirements described in section 53 of the Regulations are no longer relevant. The Regulations are being updated to remove the requirement for monthly reporting by persons who buy or trade the skins, pelts or furs of game in the park. The amendment will repeal section 53 of the Regulations.

The last substantial update of the Regulations was in 1978. As a result, references for aircraft access and export permits are outdated.

First, the reference to the *National Parks General Regulations* (1978) for aircraft takeoff and landing access within the park will be replaced with the *National Parks of Canada Aircraft Access Regulations* (1997) in paragraph 44(b) of the English and French versions.

Second, the reference to the *Game Export Act* (Act now rescinded) will be replaced with the *Wild Animal and Plant Protection and Regulation of International and*

du Canada, par exemple la protection des ressources archéologiques et historiques. Le paragraphe 12(1) exige du directeur qu'il désigne comme restreinte toute activité ou toute aire du parc, si cela est nécessaire pour réglementer les activités ou l'entrée dans ce secteur pour la préservation, le contrôle ou la gestion du parc. La modification supprimera les termes « peut » et « s'il le juge nécessaire ». La suppression de « peut » permettra de dire clairement que le directeur prendra des mesures lorsque c'est nécessaire pour la préservation, le contrôle ou la gestion du parc. Dans la suppression de « s'il le juge nécessaire » ou « qu'il le juge nécessaire », il n'est pas nécessaire de préciser plus avant le critère décisionnel dans ces dispositions.

Mise à jour des renvois désuets

DORS/78-830, *Règlement sur le gibier du parc de Wood-Buffalo*

Le *Règlement sur le gibier du parc de Wood-Buffalo* comporte des dispositions sur la chasse au gibier dans le parc national de Wood Buffalo.

Le CMPER a souligné que le paragraphe 12(2) du Règlement impose une limite au nombre de permis de chasse qui peuvent être délivrés pour le parc national. Compte tenu de la jurisprudence moderne concernant l'application des droits ancestraux en vertu de l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*, à savoir *R. c. Sparrow* (1990), *Powley c. Canada* (2003) et *Première nation crie Mikisew c. Canada* (2005), cette limite ne s'applique plus.

Le Règlement est mis à jour pour supprimer la limite au nombre de permis de chasse qui peuvent être délivrés au cours de l'année. La modification comportera l'abrogation des paragraphes 12(2) et 12(3) du Règlement. De même, les exigences de rapport décrites à l'article 53 du Règlement ne sont désormais plus pertinentes. Le Règlement est mis à jour pour supprimer l'exigence des rapports mensuels des personnes qui achètent ou échangent des peaux, des pelleteries ou des fourrures de gibier dans le parc. La modification portera abrogation de l'article 53 du Règlement.

La dernière mise à jour importante du Règlement a eu lieu en 1978. Par conséquent, les renvois à l'accès par aéronef et aux permis d'exportation sont désuets.

Tout d'abord, le renvoi au *Règlement général sur les parcs nationaux* (1978) pour l'accès permettant le décollage et l'atterrissage des aéronefs à l'intérieur du parc sera remplacé par un renvoi au *Règlement sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux du Canada* (1997) à l'alinéa 44(b) des versions anglaise et française.

De plus, le renvoi à la *Loi sur l'exportation du gibier* (Loi maintenant abrogée) sera remplacé par un renvoi à la *Loi sur la protection des espèces animales ou végétales*

Interprovincial Trade Act (WAPPRITA) in paragraph 51(b) of the English and French versions.

Align the French and English versions

SOR/81-401, *National Parks Wildlife Regulations*

The objective of the *National Parks Wildlife Regulations* is to protect the natural wildlife resources in national parks and national park reserves by regulating the types of activities that may take place at these locations.

The French version of paragraph 15(1)(c) specifies that the superintendent may authorize “d’introduire dans un parc de la faune qui est ou était de la faune exotique” (introduction of exotic wildlife). This version provides for the correct power of authorization rather than the English version which authorizes “the introduction into a park of wildlife that is indigenous or was formerly indigenous of the park.” The amendment aligns the English version of paragraph 15(1)(c) with the French version of the Regulations.

Modify the name of a national historic site

C.R.C., c. 1112, *National Historic Sites of Canada Order*

The *Canada National Parks Act* provides for the listing of national historic sites under the *National Historic Sites of Canada Order* by setting apart land as a national historic site of Canada.

The name of the “Port-la-Joye–Fort Amherst National Historic Site of Canada” is being modified to reflect the Mi’kmaq name “Skmaq,” which was recommended by the Mi’kmaq Confederacy of Prince Edward Island and approved by the Historic Sites and Monuments Board of Canada. The amendment replaces the current name with “Skmaq–Port-la-Joye–Fort Amherst National Historic Site of Canada” in the Schedule to the Order.

“One-for-One” Rule

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

Small business lens

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

sauvages et la recommandation de leur commerce international et interprovincial (LPEAVSRCII) à l’alinéa 51(b) des versions française et anglaise.

Harmonisation des versions française et anglaise

DORS/81-401, *Règlement sur la faune des parcs nationaux*

L’objectif du *Règlement sur la faune des parcs nationaux* est de protéger les ressources fauniques naturelles dans les parcs nationaux et les réserves de parcs nationaux en réglementant les types d’activités qui peuvent s’y dérouler.

Dans la version française, l’alinéa 15(1)c) stipule que le directeur peut donner l’autorisation « d’introduire dans un parc de la faune qui est ou était de la faune exotique » (introduction de faune exotique). Cette version accorde le pouvoir exact d’autorisation, plutôt que la version anglaise, qui autorise « the introduction into a park of wildlife that is indigenous or was formerly indigenous of the park ». La modification rapproche la version anglaise de l’alinéa 15(1)c) de la version française du Règlement.

Modifier le nom d’un lieu historique national

C.R.C., chap. 1112, *Décret sur les lieux historiques nationaux du Canada*

La *Loi sur les parcs nationaux du Canada* permet de dresser la liste des lieux historiques nationaux en vertu du *Décret sur les lieux historiques nationaux du Canada* en mettant en réserve des terres en tant que lieu historique national du Canada.

Le nom de « Lieu historique national Port-la-Joye–Fort-Amherst du Canada » est modifié pour rendre compte du nom mi’kmaq de « Skmaq », qui a été recommandé par la Confédération des Mi’kmaq de l’Île-du-Prince-Édouard et approuvé par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Cette modification remplace le nom actuel par « Lieu historique national de Skmaq–Port-la-Joye–Fort-Amherst du Canada » dans l’annexe du Décret.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à ces modifications, car il n’y a aucune modification au niveau des coûts administratifs ou du fardeau pour les entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à ces modifications, car il n’y a aucun coût pour les petites entreprises.

Rationale

Most of the amendments are in response to the SJCSR's review of the regulations as well as non-substantive amendments identified by Parks Canada. All of the amendments help to correct or improve the regulatory base, and do not impose any costs to the government or stakeholders.

Contact

Rachel Grasham
Director
Policy, Legislative and Cabinet Affairs
Parks Canada Agency
Telephone: 819-420-9115

Justification

Pour la majorité, les modifications visent à répondre à l'examen de la réglementation par le CMPER, ainsi qu'à introduire des modifications secondaires dégagées par Parcs Canada. En totalité, les modifications aident à corriger ou à améliorer le fondement réglementaire et n'imposent aucun coût au gouvernement ou aux intervenants.

Personne-ressource

Rachel Grasham
Directrice
Politiques, affaires législatives et du Cabinet
Agence Parcs Canada
Téléphone : 819-420-9115

Registration
SOR/2018-251 November 23, 2018

IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT

P.C. 2018-1433 November 22, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Citizenship and Immigration and the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, pursuant to subsections 5(1) and 14(2)^a and section 43 of the *Immigration and Refugee Protection Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Miscellaneous Program)*.

Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Miscellaneous Program)

Amendments

1 Subsection 4(3) of the French version of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*¹ is replaced by the following:

Parrainage de l'enfant adopté

(3) Le paragraphe (2) ne s'applique pas aux adoptions visées à l'alinéa 117(1)g) et aux paragraphes 117(2) et (4).

2 Paragraph 15(c) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

c) toute décision rendue en vertu du *Code criminel* ou de la *Loi sur les crimes contre l'humanité et les crimes de guerre* par un tribunal canadien à l'égard de l'intéressé concernant un crime de guerre ou un crime contre l'humanité commis à l'extérieur du Canada.

3 Section 24.3 of the French version of the Regulations is replaced by the following:

Retour de la demande

24.3 Si les exigences prévues aux articles 24.1 et 24.2 ne sont pas respectées, la demande n'est pas traitée et elle est retournée au demandeur accompagnée de tous les documents soumis à l'appui de celle-ci.

^a S.C. 2013, c. 16, s. 4

^b S.C. 2001, c. 27

¹ SOR/2002-227

Enregistrement
DORS/2018-251 Le 23 novembre 2018

LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

C.P. 2018-1433 Le 22 novembre 2018

Sur recommandation du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration et du ministre la Sécurité publique et de la Protection civile et en vertu des paragraphes 5(1) et 14(2)^a et de l'article 43 de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*, ci-après.

Règlement correctif visant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés

Modifications

1 Le paragraphe 4(3) de la version française du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*¹ est remplacé par ce qui suit :

Parrainage de l'enfant adopté

(3) Le paragraphe (2) ne s'applique pas aux adoptions visées à l'alinéa 117(1)g) et aux paragraphes 117(2) et (4).

2 L'alinéa 15c) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) toute décision rendue en vertu du *Code criminel* ou de la *Loi sur les crimes contre l'humanité et les crimes de guerre* par un tribunal canadien à l'égard de l'intéressé concernant un crime de guerre ou un crime contre l'humanité commis à l'extérieur du Canada.

3 L'article 24.3 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Retour de la demande

24.3 Si les exigences prévues aux articles 24.1 et 24.2 ne sont pas respectées, la demande n'est pas traitée et elle est retournée au demandeur accompagnée de tous les documents soumis à l'appui de celle-ci.

^a L.C. 2013, ch. 16, art. 4

^b L.C. 2001, ch. 27

¹ DORS/2002-227

Coming into Force

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

In an internal review of the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (IRPR), the Canada Border Services Agency (the Agency) identified several provisions that contained minor drafting errors (typographical or grammatical errors) in the French version of the Regulations.

Objectives

The objective of these amendments is to correct minor drafting errors (typographical or grammatical errors) in the IRPR.

Description

Immigration and Refugee Protection Regulations

In the French version of subsection 4(3) of the IRPR, the word “paragraphe” is spelled “parapaphe.” The amendment would correct this spelling error by adding the missing “g.”

In the French version of section 15(c), there is a missing space between “criminel ou” and is rendered “criminelou.” The amendment would correct this error by putting in a space between the two words.

In the French version of section 24.3, the word “traitée” is incorrectly spelled as “traitéé” with an extra accent on the second “e.” The amendment would correct this error by removing the extra accent on the second “e.”

“One-for-One” Rule

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

Small business lens

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

Entrée en vigueur

4 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

Après une revue menée par l'Agence des Services Frontaliers du Canada (l'Agence) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*, l'Agence a identifié plusieurs dispositions problématiques en termes d'orthographe et d'erreurs typographiques ou grammaticales trouvées dans la version française de ce règlement.

Objectifs

Les modifications seront apportées au Règlement pour corriger l'orthographe et les erreurs typographiques ou grammaticales qui s'y trouvent.

Description

Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés

Dans la version française du paragraphe 4(3), le mot « paragraphe » est orthographié « parapaphe ». La modification corrigerait cette faute d'orthographe en ajoutant la lettre « g ».

Dans la version française de l'alinéa 15c), il y a une espace manquante entre « criminel » et « ou », ce qui rend « criminelou ». La modification corrigerait cette erreur en insérant une espace entre les deux mots.

Dans la version française de l'article 24.3, le mot « traitée » est orthographié « traitéé », avec un accent supplémentaire au second « e ». La modification corrigerait cette erreur en enlevant l'accent supplémentaire au second « e ».

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à ces modifications réglementaires, car elles n'entraînent aucun changement des coûts ou du fardeau administratif des entreprises.

Lentille des petites entreprises

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

Rationale

The amendments help to correct or improve the clarity of the regulatory text, and do not impose any costs on the Government of Canada, Canadians or stakeholders.

Contact

Caitlin O'Boyle
Manager
Regulatory Affairs
Corporate Affairs Branch
Canada Border Services Agency
Email: Caitlin.O'Boyle@cbsa-asfc.gc.ca

Justification

Les modifications permettent de corriger ou d'améliorer le texte réglementaire et elles n'imposent aucun coût au gouvernement du Canada, aux Canadiens et Canadiennes, ni aux intervenants.

Personne-ressource

Caitlin O'Boyle
Gestionnaire
Affaires réglementaires
Direction générale des services intégrés
Agence des services frontaliers du Canada
Courriel : Caitlin.O'Boyle@cbsa-asfc.gc.ca

Registration
SOR/2018-252 November 23, 2018

ELECTRICITY AND GAS INSPECTION ACT
WEIGHTS AND MEASURES ACT

P.C. 2018-1434 November 22, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, makes the annexed *Regulations Amending the Electricity and Gas Inspection Regulations and the Weights and Measures Regulations (Miscellaneous)* pursuant to

(a) subsection 28(1)^a of the *Electricity and Gas Inspection Act*^b; and

(b) subsection 10(1)^c of the *Weights and Measures Act*^d.

Regulations Amending the Electricity and Gas Inspection Regulations and the Weights and Measures Regulations (Miscellaneous)

Electricity and Gas Inspection Act

Electricity and Gas Inspection Regulations

1 Paragraph 21(1)(i) of the *Electricity and Gas Inspection Regulations*¹ is replaced by the following:

(i) the name and the signature of the person issuing the certificate;

2 Subparagraph 53(6)(a)(i) of the Regulations is repealed.

3 Subsections 54(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:

54 (1) A request under paragraph 29.13(2)(a) or (b) of the Act shall be made, as set out in the notice, by submitting the following information in writing to a Measurement Canada office in person, by registered mail or

Enregistrement
DORS/2018-252 Le 23 novembre 2018

LOI SUR L'INSPECTION DE L'ÉLECTRICITÉ ET DU GAZ
LOI SUR LES POIDS ET MESURES

C.P. 2018-1434 Le 22 novembre 2018

Sur recommandation du ministre de l'Industrie, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant le Règlement sur l'inspection de l'électricité et du gaz et le Règlement sur les poids et mesures*, ci-après, en vertu :

a) du paragraphe 28(1)^a de la *Loi sur l'inspection de l'électricité et du gaz*^b;

b) du paragraphe 10(1)^c de la *Loi sur les poids et mesures*^d.

Règlement correctif visant le Règlement sur l'inspection de l'électricité et du gaz et le Règlement sur les poids et mesures

Loi sur l'inspection de l'électricité et du gaz

Règlement sur l'inspection de l'électricité et du gaz

1 L'alinéa 21(1)i) du *Règlement sur l'inspection de l'électricité et du gaz*¹ est remplacé par ce qui suit :

i) le nom et la signature de la personne qui délivre le certificat;

2 Le sous-alinéa 53(6)a)(i) du même règlement est abrogé.

3 Les paragraphes 54(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

54 (1) Toute demande ou contestation prévue aux alinéas 29.13(2)a) ou b) de la Loi doit, conformément à ce qui est mentionné dans le procès-verbal, être transmise par écrit, avec les renseignements ci-après, à un bureau de

^a S.C. 2001, c. 34, s. 39

^b R.S., c. E-4

^c S.C. 2011, c. 3, par. 29(b)

^d R.S., c. W-6

¹ SOR/86-131

^a L.C. 2001, ch. 34, art. 39

^b L.R., ch. E-4

^c L.C. 2011, ch. 3, al. 29b)

^d L.R., ch. W-6

¹ DORS/86-131

courier or by electronic means within 30 days after the day on which the person is provided with the notice of violation:

- (a) the notice of violation number, as set out in the notice;
- (b) the person's name, mailing address, email address, telephone number, facsimile number and contact person, if any;
- (c) an indication of whether the person prefers to communicate in English or French;
- (d) in the case of a request under paragraph 29.13(2)(a) of the Act, a proposal detailing the corrective action that will be taken to ensure the person's compliance with the provision to which the violation relates; and
- (e) in the case of a request made under 29.13(2)(b) of the Act, the person's reasons for requesting the review.

Weights and Measures Act

Weights and Measures Regulations

4 Paragraph 181(b) of the French version of the *Weights and Measures Regulations*² is replaced by the following:

- b) l'ajout d'une charge de contrôle connue dans le cas d'un appareil servant habituellement à peser à la suite d'un retrait de charge.

5 Subsection 266(1) of the Regulations is replaced by the following:

266 (1) Subject to subsections (4) and (5), the limits of error set out in the tables to subsections (2) and (3) apply to all positive displacement bulk volumetric liquid meters, including vehicle-mounted meters, that are designed to measure volumes of 180 litres or more, or 40 gallons or more, of refined petroleum products such as gasoline and fuel oils, foodstuffs such as milk, liquid fertilizers of the solution type such as aqua ammonia, or other liquids of low viscosity.

6 Subsection 267(4) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(4) La marge de tolérance à l'acceptation et la marge de tolérance en service indiquées dans les tableaux des paragraphes (2) et (3) s'appliquent aux quantités de contrôle connues équivalentes ou supérieures au débit du compteur en une minute, au régime maximal.

Mesures Canada par remise en mains propres, par courrier recommandé, par messagerie ou par moyen électronique dans les trente jours suivant la date de notification du procès-verbal :

- a) le numéro du procès-verbal, tel qu'il est indiqué sur celui-ci;
- b) le nom de l'intéressé, ses adresses postale et électronique, ses numéros de téléphone et de télécopieur ainsi que le nom d'une personne-ressource, s'il y a lieu;
- c) la langue de communication — anglais ou français — que choisit l'intéressé;
- d) dans le cas d'une demande de conclusion de transaction, une proposition détaillant les mesures correctives qui seront prises pour prévenir toute récidive;
- e) dans le cas d'une contestation, les motifs de celle-ci.

Loi sur les poids et mesures

Règlement sur les poids et mesures

4 L'alinéa 181b) de la version française du *Règlement sur les poids et mesures*² est remplacé par ce qui suit :

- b) l'ajout d'une charge de contrôle connue dans le cas d'un appareil servant habituellement à peser à la suite d'un retrait de charge.

5 Le paragraphe 266(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

266 (1) Sous réserve des paragraphes (4) et (5), les marges de tolérance indiquées dans les tableaux des paragraphes (2) et (3) s'appliquent à tous les compteurs de vrac à déplacement positif servant à mesurer le volume des liquides, y compris les compteurs sur véhicule, soit des volumes de 180 litres ou plus, ou de 40 gallons ou plus, de produits de raffinage du pétrole, comme l'essence et le mazout, de produits alimentaires comme le lait, d'engrais liquides du type en solution comme l'eau ammoniacale, ou de tout autre liquide de faible viscosité.

6 Le paragraphe 267(4) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) La marge de tolérance à l'acceptation et la marge de tolérance en service indiquées dans les tableaux des paragraphes (2) et (3) s'appliquent aux quantités de contrôle connues équivalentes ou supérieures au débit du compteur en une minute, au régime maximal.

² C.R.C., c. 1605; SOR/2017-198, s.1

² C.R.C., ch. 1605; DORS/2017-198, art. 1

7 The portion of item 2 of Part I of Schedule V to the Regulations in column II is replaced by the following:

Column II	
Item	Fees and Charges
2	In accordance with current Treasury Board guidelines

Coming into Force

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

There is a need to make a number of minor technical amendments to the *Weights and Measures Regulations* (WMR) and the *Electricity and Gas Inspection Regulations* (EGIR) to correct grammatical errors and to ensure that the requirements are clear and consistent in both languages.

These Regulations address the following issues:

1. Under paragraph 21(1)(i) of the EGIR, an inspection certificate issued by an inspector is required to contain the name, in block letters, and the signature of the person issuing the certificate. After enquiries by several inspectors and utilities, Measurement Canada (MC) interpreted this provision to mean that both written and electronic names and signatures are acceptable. An amendment is needed to ensure that it is clear that there are no restrictions on the format of the name and signature. This practice has been in place for the past five years and certificates have been issued in both electronic and printed formats.
2. MC's administrative monetary penalty system under both the WMR and EGIR are the same. The requirements, penalties, payment options and reporting timelines are identical and were implemented at the same time. Following a review of the WMR, the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR) identified provisions related to AMPs payments and requests for a ministerial review or to enter into a compliance agreement that were either inconsistent or unclear. Amendments (SOR/2017-17, sections 18 and 19) were made to the WMR to address these concerns, but no changes were made to the EGIR at that time. In order to ensure that the legal text

7 Le passage de l'article 2 de la partie I de l'annexe V du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Droits et frais
2	Le montant autorisé par les directives du Conseil du Trésor

Entrée en vigueur

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Il est nécessaire d'apporter un certain nombre de modifications techniques mineures au *Règlement sur les poids et mesures* (RPM) et au *Règlement sur l'inspection de l'électricité et du gaz* (RIEG) afin de corriger des erreurs grammaticales et de clarifier et uniformiser les exigences dans les versions française et anglaise.

Le Règlement aborde les points suivants :

1. En vertu de l'alinéa 21(1)i) du RIEG, un certificat d'inspection délivré par un inspecteur doit contenir le nom en majuscules et la signature de la personne qui délivre le certificat. À la suite de demandes de renseignements de plusieurs inspecteurs et services publics, Mesures Canada (MC) a interprété cette disposition comme signifiant que les noms et les signatures écrits et électroniques sont acceptables. Une modification est nécessaire pour indiquer clairement qu'aucune restriction n'est imposée quant au format du nom et de la signature. Une telle pratique est en place depuis cinq ans, et des certificats ont été délivrés sous forme électronique et imprimée.
2. Le régime de pénalités de MC est le même pour le RPM que pour le RIEG. Les exigences, les pénalités, les options de paiement et les délais de production de rapports sont identiques et ont été mis en œuvre simultanément. À la suite d'un examen du RPM, le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMPEP) a cerné des dispositions relatives aux paiements de pénalités et aux demandes d'un examen ministériel ou de conclusion d'une transaction qui étaient soit incohérentes soit ambiguës. Des modifications (DORS/2017-17, articles 18 et 19) ont été apportées au RPM pour régler ces ambiguïtés, mais rien n'a

concerning the AMP system remains consistent, the EGIR needs to be similarly amended.

3. A series of minor amendments known to MC or identified by the SJCSR are needed to fix minor errors (e.g. grammar, spelling) and translation inconsistencies in the WMR. In addition, Part I of Schedule V of the WMR, which relates to fees for inspector's services, contains a reference to the Treasury Board Manual, a document which no longer exists. A similar provision for inspector's time and expenses in Part VI of Schedule 1 of the EGIR refers instead to generic Treasury Board guidelines. The reference in the WMR must be updated to make it equivalent to the generic reference in the EGIR.

Objectives

The amendments have the following objectives:

- modernize and clarify the provisions related to the name and signature required on inspection certificates issued under the *Electricity and Gas Inspection Act*;
- align provisions and clarify legal text in the EGIR related to AMPs so that they are equivalent to the AMPs-related provisions in the WMR;
- correct grammatical errors and inconsistencies in the English and French versions of the WMR identified by the SJCSR and MC; and
- update the reference to an obsolete document in the WMR to make it equivalent to the similar reference in the EGIR.

Description

Specific amendments include the following:

- Change paragraph 21(1)(i) of the English and French version of the EGIR to remove a requirement to use block letters for an inspector's name on inspection certificates to ensure that electronic signatures are not precluded as part of the administration of the EGIR.
- Clarify and reorganize provisions of the EGIR related to AMP payments and requests for reviews or to enter into compliance agreement so that they are equivalent to the AMPs-related provisions in the WMR. These amendments would not change the requirements, the violations, the penalties, the payment options, the rights and obligations, or any of the timelines.
- Correct grammatical errors and inconsistencies identified by the SJCSR between the English and French versions of the WMR and clarify certain provisions. For example, in paragraph 181(b) the French version of the

été fait pour le RIEG à ce moment-là. Pour que le texte juridique concernant les pénalités demeure cohérent, le RIEG doit être modifié de manière semblable.

3. Une série de modifications mineures connues de MC ou déterminées par le CMPER est nécessaire pour corriger des erreurs mineures (par exemple des erreurs de grammaire et d'orthographe) et des traductions incohérentes dans le RPM. De plus, la partie I de l'annexe V du RPM, qui porte sur les droits et les frais pour les services de l'inspecteur, contient une mention du Manuel du Conseil du Trésor, un document qui n'existe plus. Une disposition semblable concernant le temps et les frais de l'inspecteur qui se trouve dans la partie VI de l'annexe 1 du RIEG mentionne plutôt des directives génériques du Conseil du Trésor. La mention contenue dans le RPM doit être mise à jour pour qu'elle soit équivalente à la mention générique contenue dans le RIEG.

Objectifs

Les modifications ont les objectifs suivants :

- moderniser et clarifier les dispositions relatives au nom et à la signature qui sont requis sur les certificats d'inspection délivrés en vertu de la *Loi sur l'inspection de l'électricité et du gaz*;
- harmoniser les dispositions et clarifier le texte juridique du RIEG relatif aux pénalités pour qu'ils soient équivalents aux dispositions relatives aux pénalités dans le RPM;
- corriger les erreurs grammaticales et les incohérences cernées par le CMPER et MC dans les versions anglaise et française du RPM;
- mettre à jour la mention d'un document désuet dans le RPM pour qu'elle soit équivalente à la mention semblable dans le RIEG.

Description

Les modifications comprennent les suivantes :

- Modifier l'alinéa 21(1)(i) des versions anglaise et française du RIEG afin de supprimer l'obligation d'utiliser des lettres majuscules pour le nom d'un inspecteur sur les certificats d'inspection, afin que les signatures électroniques ne soient pas exclues de l'administration du RIEG.
- Clarifier et réorganiser les dispositions du RIEG portant sur les paiements de pénalités et les demandes d'un examen ou de conclusion d'une transaction afin qu'elles soient équivalentes aux dispositions relatives aux pénalités dans le RPM. Ces modifications n'auraient pas pour effet de changer les exigences, les violations, les pénalités, les options de paiement, les droits et obligations ou les délais.
- Corriger les erreurs grammaticales et les incohérences entre les versions anglaise et française du RPM que le

WMR, change the existing wording from “l’ajout une charge de contrôle connue” to “l’ajout d’une charge de contrôle connue.”

- Correct other grammatical errors identified by MC in the English and French versions of subsections 266(1) and 267(4) of the WMR to ensure they are clear and consistent with other similar provisions. For example, in the English version of 266(1), add a comma to the phrase “[...] including vehicle-mounted meters that are designed to measure volumes [...]” so that it reads “[...] including vehicle-mounted meters, that are designed to measure volumes [...].”
- Change a reference to the Treasury Board Manual in the English version of Part I of Schedule V of the WMR to “In accordance with current Treasury Board guidelines” and, in the French version, change the references from “les taux et indemnités prévus dans la ‘Directive sur les voyages d’affaires’ contenue dans le Manuel du Conseil du Trésor” to “Le montant autorisé par les directives du Conseil du Trésor.”

“One-for-One” Rule

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

Small business lens

The small business lens does not apply to these Regulations, as the amendments are not expected to increase or decrease costs or regulatory burden on small business.

Rationale

The amendments are in response to the SJCSR’s review of the WMR as well as to other identified deficiencies in the WMR and the EGIR. The amendments help to correct or improve the regulatory base without imposing any costs on the government or stakeholders. Nor will they lead to cost increases for small businesses or increases in administrative burden for business.

The amendments contain no substantial change to the existing provisions. They are housekeeping in nature, they will have no policy or government priority considerations, no relevant impact on stakeholders or change any of their rights or obligations. Furthermore, they will not have international implications or an impact on regulatory alignment with other jurisdictions.

CMPER a cernées et clarifier certaines dispositions. Par exemple, à l’alinéa 181b) de la version française du RPM, remplacer le libellé existant « l’ajout une charge de contrôle connue » par « l’ajout d’une charge de contrôle connue ».

- Corriger d’autres erreurs grammaticales cernées par MC dans les versions anglaise et française des paragraphes 266(1) et 267(4) du RPM pour que ces dispositions soient claires et cohérentes avec d’autres dispositions semblables. Par exemple, dans la version anglaise du paragraphe 266(1), ajouter une virgule à la phrase « [...] including vehicle-mounted meters that are designed to measure volumes [...] », pour qu’elle se lise comme suit : « [...] including vehicle-mounted meters, that are designed to measure volumes [...] ».
- Remplacer la mention du Manuel du Conseil du Trésor dans la version anglaise de la partie I de l’annexe V du RPM par « In accordance with current Treasury Board guidelines »; dans la version française, remplacer les mentions « les taux et indemnités prévus dans la “Directive sur les voyages d’affaires” contenue dans le Manuel du Conseil du Trésor » par « Le montant autorisé par les directives du Conseil du Trésor ».

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à ce règlement, car il n’y a aucun changement relatif aux coûts administratifs des entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à ce règlement, puisque les modifications ne devraient ni augmenter ni réduire les coûts des petites entreprises ou leur fardeau réglementaire.

Justification

Les modifications répondent aux recommandations que le CMPEP a formulées à la suite de son examen du RPM et viennent combler d’autres lacunes observées dans le RPM et le RIEG. Ces modifications permettent de corriger ou d’améliorer le fondement réglementaire sans toutefois imposer des coûts à l’État ou aux parties concernées. Elles n’entraîneront pas non plus d’augmentation des coûts pour les petites entreprises ni n’allourdiront le fardeau administratif des entreprises.

Les modifications ne contiennent aucune modification importante des dispositions existantes. Elles sont de nature administrative, elles n’engendreront aucune préoccupation liée aux politiques ou aux priorités gouvernementales, elles n’auront aucune incidence pertinente sur les parties concernées et ne changeront aucun de leurs droits ou de leurs obligations. En outre, elles n’auront ni répercussion internationale ni incidence sur l’harmonisation réglementaire avec d’autres administrations.

The minor change to paragraph 21(1)(i) of the EGIR will help ensure that electronic signatures can be used by inspectors, which will result in efficiencies for MC, its partners and stakeholders as the use of electronic signatures becomes a more prominent practice.

Aligning provisions and clarifying legal text for payment of AMPs and for authorities to enter into compliance agreements with the Minister will create a fully coherent legal basis in the EGIR and the WMR. The alignment of AMPs provisions in the EGIR and the WMR will ensure that the legal texts describing the administrative processes in the two AMP systems are identical as intended, as well as respond to clarifications requested by the SJCSR.

Contact

Carl Cotton
Vice-President
Measurement Canada
Telephone: 613-941-8918
Email: carl.cotton@canada.ca

La modification mineure apportée à l'alinéa 21(1)i) du RIEG permettra aux inspecteurs d'utiliser les signatures électroniques, ce qui fera réaliser des gains en efficacité pour MC, ses partenaires et les parties concernées, puisque cette pratique devient de plus en plus courante.

L'harmonisation des dispositions et la clarification du texte juridique pour les paiements de pénalités et pour le pouvoir de conclure des transactions avec le ministre permettront d'établir un fondement juridique parfaitement cohérent dans le RIEG et le RPM. L'harmonisation des dispositions relatives aux pénalités dans le RIEG et le RPM fera en sorte que les textes juridiques décrivant les processus administratifs dans les deux régimes de pénalités soient identiques, conformément à ce qui était prévu, et répondra à la demande de clarifications présentée par le CMPER.

Personne-ressource

Carl Cotton
Vice-président
Mesures Canada
Téléphone : 613-941-8918
Courriel : carl.cotton@canada.ca

Registration
SOR/2018-253 November 23, 2018

TEXTILE LABELLING ACT

P.C. 2018-1435 November 22, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to section 11^a of the *Textile Labelling Act*^b makes the annexed *Regulations Amending the Textile Labelling and Advertising Regulations*.

Regulations Amending the Textile Labelling and Advertising Regulations

Amendments

1 Subsection 5(2) of the *Textile Labelling and Advertising Regulations*¹ is amended by striking out “or” at the end of paragraph (c) and by repealing paragraph (d).

2 (1) The portion of subsection 12(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

12 (1) A dealer who resides in Canada may apply to the Commissioner for an identification number for use on the label of a consumer textile article in place of the dealer’s name and postal address if the dealer

(2) Subsections 12(3) to (9) of the Regulations are replaced by the following:

(3) The Commissioner shall assign an identification number to a dealer if the dealer meets the requirements set out in subsections (1) and (2).

(4) A dealer may use the identification number on the label of a consumer textile article in place of the dealer’s name and postal address if the information required by paragraph (2)(b) is up-to-date.

(5) If a dealer transfers the identification number to a subsequent dealer, the subsequent dealer may use the identification number in place of the subsequent dealer’s name and postal address if

a) the subsequent dealer meets the requirements set out in subsection (1); and

Enregistrement
DORS/2018-253 Le 23 novembre 2018

LOI SUR L’ÉTIQUETAGE DES TEXTILES

C.P. 2018-1435 Le 22 novembre 2018

Sur recommandation du ministre de l’Industrie et en vertu de l’article 11^a de la *Loi sur l’étiquetage des textiles*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l’étiquetage et l’annonce des textiles*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur l’étiquetage et l’annonce des textiles

Modifications

1 Le paragraphe 5(2) du *Règlement sur l’étiquetage et l’annonce des textiles*¹ est modifié par suppression du mot « ou » à la fin de l’alinéa c) et par abrogation de l’alinéa d).

2 (1) Le passage du paragraphe 12(1) du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

12 (1) Tout fournisseur qui réside au Canada peut demander un numéro d’identification au commissaire pour utilisation sur l’étiquetage d’un article textile de consommation à la place de ses nom et adresse postale si, selon le cas :

(2) Les paragraphes 12(3) à (9) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(3) Le commissaire attribue un numéro d’identification au fournisseur si celui-ci satisfait aux exigences énoncées aux paragraphes (1) et (2).

(4) Le fournisseur peut utiliser le numéro d’identification sur l’étiquetage d’un article textile de consommation à la place de ses nom et adresse postale si les renseignements exigés à l’alinéa (2)b) sont à jour.

(5) Si le fournisseur cède le numéro d’identification à un autre fournisseur, ce dernier peut utiliser ce numéro d’identification à la place de ses nom et adresse postale si, à la fois :

a) il satisfait aux exigences énoncées au paragraphe (1);

^a S.C. 1993, c. 34, s. 120

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

¹ C.R.C., c. 1551

^a L.C. 1993, ch. 34, art. 120

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

¹ C.R.C., ch. 1551

b) the information required by paragraph 2(b) is up-to-date.

3 Paragraph 14(3)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) the information required by paragraph 11(1)(a) may be shown in English on one label and in French on the other label, and the information required by paragraph 11(1)(b) may be shown on either of the two labels; or

4 Subparagraph 31(a)(ii) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(ii) sous réserve de l'article 31.1, dans l'ordre de prédominance selon la masse, et

Coming into Force

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

In 2000, the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR) conducted a review of the *Textile Labelling and Advertising Regulations* (TLAR) and recommended that they be amended to better reflect the legislative authority found under the *Textile Labelling Act* (the Act). The SJCSR also recommended “housekeeping” amendments to address redundancies and inconsistencies between the English and French versions of the text.

Objectives

The amendments will

- address some of the recommendations of the SJCSR to amend the TLAR to better reflect the legislative authority found under the Act; and
- enhance clarity of the Regulations through technical “housekeeping” amendments.

Description

Amendments to the TLAR to better reflect the legislative authority found under the Act:

- Subsections 12(3) to 12(9) of the TLAR provide the administrative process for when a dealer identification number (commonly known as a CA number) can be changed or revoked. A CA number can be used on a

b) les renseignements exigés à l'alinéa (2)b) sont à jour.

3 L'alinéa 14(3)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) les renseignements exigés à l'alinéa 11(1)a) peuvent figurer en anglais sur une étiquette et en français sur l'autre étiquette, et ceux exigés à l'alinéa 11(1)b) peuvent figurer sur l'une ou l'autre des deux étiquettes;

4 Le sous-alinéa 31a)(ii) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) sous réserve de l'article 31.1, dans l'ordre de prédominance selon la masse, et

Entrée en vigueur

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

En 2000, le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMPER) a réalisé un examen du *Règlement sur l'étiquetage et l'annonce des textiles* (REAT) et a recommandé qu'il soit modifié afin de mieux tenir compte du pouvoir législatif prévu en vertu de la *Loi sur l'étiquetage des textiles* (la Loi). Le CMPER a aussi recommandé des modifications de nature administrative afin de régler les problèmes de redondance et d'incohérence entre les versions anglaise et française du texte.

Objectifs

Les modifications visent à :

- donner suite à certaines recommandations du CMPER visant à modifier le REAT afin de mieux tenir compte du pouvoir législatif prévu en vertu de la Loi;
- accroître la clarté du Règlement au moyen de modifications techniques de nature administrative.

Description

Modifications apportées au REAT pour mieux rendre compte du pouvoir législatif conféré par la Loi :

- Les paragraphes 12(3) à 12(9) du REAT prévoient la procédure administrative à suivre lorsqu'un numéro d'identification du fournisseur (communément appelé numéro CA) peut être modifié ou révoqué. Il est

textile label in lieu of a dealer's name and postal address. The notification requirements set out in subsection 12(5) [e.g. for transfer, change of name or address, or closure of business] would be replaced with terms of use under which dealers must ensure that information required by the Regulations is kept up to date. The revocation process set out in subsections 12(6) to (9) is not used and will be repealed.

Amendments to enhance the clarity of the Regulations:

- Repeal paragraph 5(2)(d) of the TLAR. This paragraph prohibits labels that do not comply with section 5 of the Act. Since the substance of the labelling requirement is already contained in section 5 of the Act, this paragraph is redundant;
- Amend paragraph 14(3)(a) by removing the words “and subsection 11(3).” Subsection 11(3) does not require the provision of information and, therefore, it is not necessary to refer to subsection 11(3) in this provision; and
- Replace paragraph 31(a)(ii) of the French version with “(ii) sous réserve de l'article 31.1 dans l'ordre de prédominance selon la masse.” This provides more clarity and consistency between the English and French versions of the TLAR.

“One-for-One” Rule

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

Small business lens

The small business lens does not apply to these amendments, as no additional administrative burden or compliance costs will be imposed on small businesses.

Consultation

The Competition Bureau consulted stakeholders in January 2007 on the proposed amendments to address the SJCSR's comments. Stakeholders had no concerns with the amendments that are part of these Regulations. As the amendments are housekeeping in nature and do not impose additional requirements on businesses, no further consultations were considered necessary.

Rationale

In 2000, the SJCSR recommended that the TLAR be amended in order to better reflect the legislative authority

possible d'inscrire le numéro CA sur une étiquette textile au lieu du nom et de l'adresse postale du fournisseur. Les exigences en matière d'avis énoncées au paragraphe 12(5) [par exemple en cas de transfert, de changement de nom ou d'adresse ou de fermeture d'une entreprise] seraient remplacées par des conditions d'utilisation en vertu desquelles les fournisseurs doivent s'assurer que les renseignements exigés par le Règlement sont à jour. Le processus de révocation prévu aux paragraphes 12(6) à (9) n'est pas utilisé et sera abrogé.

Modifications pour accroître la clarté du Règlement :

- Abroger l'alinéa 5(2)d) du REAT. Cet alinéa interdit l'étiquetage qui ne répond pas aux exigences de l'article 5 de la Loi. Comme l'essentiel de l'exigence relative à l'étiquetage est déjà énoncé à l'article 5 de la Loi, cet alinéa est redondant;
- Modifier l'alinéa 14(3)a) en supprimant les mots « et au paragraphe 11(3) ». Comme le paragraphe 11(3) n'exige pas la communication de renseignements, il n'est donc pas nécessaire de s'y reporter dans cette disposition;
- Remplacer le paragraphe 31(a)(ii) de la version française par « (ii) sous réserve de l'article 31.1 dans l'ordre de prédominance selon la masse ». Cette modification permet d'accroître la clarté et la cohérence entre les versions anglaise et française du REAT.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à ces modifications, car elles ne changent en rien le fardeau ou les coûts administratifs imposés aux entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à ces modifications, car aucun fardeau administratif ou coût de conformité supplémentaire ne sera imposé aux petites entreprises.

Consultation

Pour donner suite aux commentaires du CMPER, le Bureau de la concurrence a consulté les intervenants en janvier 2007 au sujet des modifications proposées. Les intervenants n'ont exprimé aucune préoccupation à l'égard des modifications qui font partie de ce règlement. Comme ces modifications sont de nature administrative et n'imposent pas d'exigences supplémentaires aux entreprises, le Secrétariat du Conseil du Trésor a approuvé la mise en œuvre du processus du règlement correctif. Par conséquent, aucune autre consultation n'est nécessaire.

Justification

En 2000, le CMPER a recommandé que le REAT soit modifié afin de mieux tenir compte du pouvoir législatif prévu

found under the Act and proposed certain “housekeeping” amendments.

The amendments better reflect the legislative authority found under the Act, which addresses some of the recommendations of the SJCSR. Other recommendations made by the SJCSR are following the normal regulatory amendment process.

The amendments do not impose any costs on businesses or unduly impact other areas or sectors of the economy.

Updating dealer notification numbers

Replacing subsections 12(5) to (9) will not have any cost implications. Businesses will continue to follow the existing process when registering, updating or cancelling a CA number with the Competition Bureau. The notification requirements (e.g. for transfer, change of name or address or closure of business) would be replaced with terms of use under which dealers must ensure that information required by the Regulations is kept up to date. The practical impact of this change is not expected to measurably alter the level of administrative effort associated with the Regulations. The revocation process set out in subsections 12(6) to (9) is not used and its repeal will have no impact.

Remainder of the amendments

The replacement of the administrative process for updating CA numbers, the repeal of the provisions for revoking CA numbers, the amendments to reflect the Commissioner’s responsibility under the TLAR, and the minor housekeeping amendment to enhance the clarity of the Regulations will not result in any additional costs to the government, businesses, consumers or Canadians.

Contact

Leila Wright
Associate Deputy Commissioner
Policy, Planning and Advocacy Directorate
Competition Promotion Branch
Competition Bureau

en vertu de la Loi et a proposé certaines modifications de nature administrative.

Les modifications permettent de mieux rendre compte du pouvoir législatif conféré par la Loi; ces modifications donnent suite à certaines des recommandations du CMPEP. D’autres recommandations formulées par le CMPEP suivent le processus normal de modification réglementaire.

Les modifications n’imposent aucun coût aux entreprises et n’ont aucune incidence induite sur d’autres domaines ou secteurs de l’économie.

Mise à jour des exigences en matière d’avis des fournisseurs

Le remplacement des paragraphes 12(5) à 12(9) n’aura aucune incidence sur les coûts. Les entreprises continueront de suivre le processus actuel lorsqu’elles s’inscrivent auprès du Bureau de la concurrence, mettent à jour un numéro CA ou l’annulent. Les exigences en matière d’avis (par exemple en cas de transfert, de changement de nom ou d’adresse ou de fermeture d’une entreprise) seraient remplacées par des conditions d’utilisation en vertu desquelles les fournisseurs doivent s’assurer que les renseignements exigés par le Règlement sont à jour. On ne s’attend pas à ce que les répercussions pratiques de cette modification changent sensiblement le niveau d’effort administratif associé au Règlement. Le processus de révocation prévu aux paragraphes 12(6) à 12(9) n’est pas utilisé et son abrogation n’aura aucune incidence.

Autres modifications

Le remplacement du processus administratif de mise à jour des numéros CA, l’abrogation des dispositions relatives à la révocation des numéros CA, les modifications visant à mieux tenir compte de la responsabilité du commissaire en vertu du REAT et les modifications mineures de nature administrative visant à clarifier le Règlement n’entraîneront aucun coût supplémentaire pour le gouvernement, les entreprises, les consommateurs ou les Canadiens.

Personne-ressource

Leila Wright
Sous-commissaire associée
Direction des politiques, de la planification et de la défense
des intérêts
Direction de la promotion de la concurrence
Bureau de la concurrence

Registration
SOR/2018-254 November 23, 2018

CRIMINAL CODE

P.C. 2018-1436 November 22, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, makes the annexed *Regulations Amending Certain Department of Justice Regulations (Miscellaneous Program)* pursuant to

(a) subsections 117.15(1)^a and 810.3(5)^b of the *Criminal Code*^c; and

(b) section 12 of *An Act respecting the mandatory reporting of Internet child pornography by persons who provide an Internet service*^d.

Regulations Amending Certain Department of Justice Regulations (Miscellaneous Program)

Criminal Code

Regulations Prescribing Certain Firearms and Other Weapons, Components and Parts of Weapons, Accessories, Cartridge Magazines, Ammunition and Projectiles as Prohibited, Restricted or Non-Restricted

1 Section 5 of the English version of the *Regulations Prescribing Certain Firearms and Other Weapons, Components and Parts of Weapons, Accessories, Cartridge Magazines, Ammunition and Projectiles as Prohibited, Restricted or Non-Restricted*¹ is replaced by the following:

5 The components and parts of weapons, the accessories and the cartridge magazines listed in Part 4 of the schedule are prohibited devices for the purposes of paragraphs (a) and (d) of the definition *prohibited device* in subsection 84(1) of the *Criminal Code*.

^a S.C. 1995, c. 39, s. 139

^b S.C. 2015, c. 20, par. 34(2)(d)

^c R.S., c. C-46

^d S.C. 2011, c. 4

¹ SOR/98-462; SOR/2015-213, s. 1

Enregistrement
DORS/2018-254 Le 23 novembre 2018

CODE CRIMINEL

C.P. 2018-1436 Le 22 novembre 2018

Sur recommandation de la ministre de la Justice, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant certains règlements (ministère de la Justice)*, ci-après, en vertu :

a) des paragraphes 117.15(1)^a et 810.3(5)^b du *Code criminel*^c;

b) de l'article 12 de la *Loi concernant la déclaration obligatoire de la pornographie juvénile sur Internet par les personnes qui fournissent des services Internet*^d.

Règlement correctif visant certains règlements (ministère de la Justice)

Code criminel

Règlement désignant des armes à feu, armes, éléments ou pièces d'armes, accessoires, chargeurs, munitions et projectiles comme étant prohibés, à autorisation restreinte ou sans restriction

1 L'article 5 de la version anglaise du *Règlement désignant des armes à feu, armes, éléments ou pièces d'armes, accessoires, chargeurs, munitions et projectiles comme étant prohibés, à autorisation restreinte ou sans restriction*¹ est remplacé par ce qui suit :

5 The components and parts of weapons, the accessories and the cartridge magazines listed in Part 4 of the schedule are prohibited devices for the purposes of paragraphs (a) and (d) of the definition *prohibited device* in subsection 84(1) of the *Criminal Code*.

^a L.C. 1995, ch. 39, art. 139

^b L.C. 2015, ch. 20, al. 34(2)d)

^c L.R., ch. C-46

^d L.C. 2011, ch. 4

¹ DORS/98-462; DORS/2015-213, art. 1

Samples of Bodily Substances Regulations

2 Subsection 19(2) of the French version of the *Samples of Bodily Substances Regulations*² is replaced by the following:

Avis du médecin requis

(2) Un échantillon de sang ne peut être prélevé d'une personne que si un médecin qualifié est convaincu que le prélèvement ne risque pas de mettre en danger la vie ou la santé de cette personne.

An Act respecting the mandatory reporting of Internet child pornography by persons who provide an Internet service

Internet Child Pornography Reporting Regulations

3 The portion of section 4 of the French version of the *Internet Child Pornography Reporting Regulations*³ before paragraph (a) is replaced by the following:

Analyse et communication des résultats

4 Dans les meilleurs délais après qu'une adresse Internet lui a été communiquée en application de l'article 2 de la Loi, l'organisme désigné établit si du matériel se trouvant à cette adresse semble constituer de la pornographie juvénile et, le cas échéant :

4 (1) The portion of section 6 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Security measures

6 The designated organization must take measures to

(2) Paragraph 6(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

b) protéger contre tout accès non autorisé les informations qu'il a obtenues ou générées dans l'exercice de ses fonctions, rôle et activités prévus sous le régime de la Loi;

Règlement sur les échantillons de substances corporelles

2 Le paragraphe 19(2) de la version française du *Règlement sur les échantillons de substances corporelles*² est remplacé par ce qui suit :

Avis du médecin requis

(2) Un échantillon de sang ne peut être prélevé d'une personne que si un médecin qualifié est convaincu que le prélèvement ne risque pas de mettre en danger la vie ou la santé de cette personne.

Loi concernant la déclaration obligatoire de la pornographie juvénile sur Internet par les personnes qui fournissent des services Internet

Règlement sur la déclaration de la pornographie juvénile sur Internet

3 Le passage de l'article 4 de la version française du *Règlement sur la déclaration de la pornographie juvénile sur Internet*³ précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Analyse et communication des résultats

4 Dans les meilleurs délais après qu'une adresse Internet lui a été communiquée en application de l'article 2 de la Loi, l'organisme désigné établit si du matériel se trouvant à cette adresse semble constituer de la pornographie juvénile et, le cas échéant :

4 (1) Le passage de l'article 6 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Mesures de sécurité

6 L'organisme désigné prend des mesures pour :

(2) L'alinéa 6b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) protéger contre tout accès non autorisé les informations qu'il a obtenues ou générées dans l'exercice de ses fonctions, rôle et activités prévus sous le régime de la Loi;

² SOR/2014-304

³ SOR/2011-292

² DORS/2014-304

³ DORS/2011-292

(3) Paragraph 6(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) ensure that its personnel are capable of fulfilling their duties in the discharge of the designated organization's role, functions and activities under the Act, including measures relating to their selection and training.

Coming into Force

5 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

The amendments respond to recommendations made by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations with respect to three regulations. The first two regulations were made pursuant to the *Criminal Code: The Regulations Prescribing Certain Firearms and other Weapons, Components and Parts of Weapons, Accessories, Cartridge Magazines, Ammunition and Projectiles as Prohibited, Restricted or Non-restricted* (the "Firearms Classification Regulations") and the *Samples of Bodily Substances Regulations* (the "Bodily Substances Regulations"). The third Regulations was made pursuant to *An Act respecting the mandatory reporting of Internet child pornography by persons who provide an Internet service: the Internet Child Pornography Reporting Regulations* (the "Child Pornography Regulations"). The amendments to the Firearms Classification Regulations and the Bodily Substances Regulations are of a technical nature and address discrepancies between the French and the English versions of the regulations. The amendments to the Child Pornography Regulations also address discrepancies between the French and English versions of the Regulations and, in addition, delete redundant language and clarify language to better reflect the policy intent of the Regulations.

Firearms Classification Regulations

The amendments to the Firearms Classification Regulations would amend the English version of section 5 to

(3) L'alinéa 6c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) faire en sorte que les membres de son personnel soient aptes à s'acquitter de leurs responsabilités dans l'exercice de ses fonctions, rôle et activités prévus sous le régime de la Loi, notamment des mesures relatives à leur sélection et à leur formation.

Entrée en vigueur

5 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

Les modifications répondent aux recommandations formulées par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation relativement à trois règlements. Les deux premiers règlements, soit le *Règlement désignant des armes à feu, armes, éléments ou pièces d'armes, accessoires, chargeurs, munitions et projectiles comme étant prohibés, à autorisation restreinte ou sans restriction* (le « Règlement de classification des armes à feu ») et le *Règlement sur les échantillons de substances corporelles* (le « Règlement sur les substances corporelles »), ont été pris en vertu du *Code criminel*. Le troisième règlement, le *Règlement sur la déclaration de la pornographie juvénile sur Internet* (le « Règlement sur la pornographie juvénile »), a été pris en vertu de la *Loi concernant la déclaration obligatoire de la pornographie juvénile sur Internet par les personnes qui fournissent des services Internet*. Les modifications au Règlement de classification des armes à feu et au Règlement sur les substances corporelles sont de nature technique et corrigent des incohérences entre les versions anglaise et française de chaque Règlement. Les modifications apportées au Règlement sur la pornographie juvénile traitent aussi des incohérences entre la version anglaise et la version française du Règlement et, en outre, suppriment les formulations redondantes et précisent les termes employés de manière à mieux refléter l'orientation stratégique du Règlement.

Règlement de classification des armes à feu

Les modifications au Règlement de classification des armes à feu modifient la version anglaise de l'article 5

clarify an ambiguity between it and the French version. Section 5 of the English version reads:

The components and parts of weapons, accessories, and cartridge magazines listed in Part 4 of the schedule are prohibited devices for the purposes of paragraphs (a) and (d) of the definition “prohibited device” in subsection 84(1) of the *Criminal Code*.

This section could be interpreted in two ways: either that the “components and parts” could be of weapons, accessories and cartridge magazines; or that it was the “components and parts” of weapons only, and not of accessories and cartridge magazines.

Section 5 of the French version reads:

Les éléments ou pièces d’armes, les accessoires et les chargeurs énumérés à la partie 4 de l’annexe sont désignés des dispositifs prohibés pour l’application des alinéas a) et d) de la définition de « dispositif prohibé » au paragraphe 84(1) du *Code criminel*.

The French version of section 5 is clearer and supports the latter interpretation as does the definition of “prohibited device” in subsection 84(1) of the *Criminal Code*. Accordingly, section 5 of the English version is amended to more closely reflect the French version, as well as the definition of “prohibited device” found in the *Criminal Code*.

Bodily Substances Regulations

The Bodily Substances Regulations are in three parts, corresponding to the three types of court orders in the *Criminal Code* that give authority for the taking of a bodily substance as a condition of a court order: Part I, probation orders; Part II, conditional sentences; and Part III, peace bonds. The intent was that each Part of the Regulations was to be identical, repeating the same regulatory requirements for the taking, analyzing, storing, handling and destruction of bodily samples for each of the three types of court orders that allow a court to impose a condition to provide bodily samples.

One of the regulatory requirements for the taking of blood samples requires that a qualified “medical practitioner” be satisfied that the taking of the sample would not “endanger the health” of the individual. The English version properly

pour clarifier une ambiguïté entre cette version et la version française. L’article 5 de la version anglaise était libellé ainsi :

The components and parts of weapons, accessories, and cartridge magazines listed in Part 4 of the schedule are prohibited devices for the purposes of paragraphs (a) and (d) of the definition “prohibited device” in subsection 84(1) of the *Criminal Code*.

Cette disposition pourrait être interprétée de deux manières différentes : il aurait pu s’agir de « composants and parts » [éléments ou pièces] d’armes, d’accessoires et de chargeurs, ou uniquement de « composants and parts » [éléments ou pièces] d’armes, et non d’accessoires et de chargeurs.

L’article 5 de la version française est libellé ainsi :

Les éléments ou pièces d’armes, les accessoires et les chargeurs énumérés à la partie 4 de l’annexe sont désignés des dispositifs prohibés pour l’application des alinéas a) et d) de la définition de « dispositif prohibé » au paragraphe 84(1) du *Code criminel*.

La version française de l’article 5 est plus claire et elle appuie la deuxième interprétation, tout comme le fait la définition du terme « dispositif prohibé » que l’on trouve au paragraphe 84(1) du *Code criminel*. Par conséquent, la modification apportée à l’article 5 de la version anglaise pour refléter plus fidèlement la version française ainsi que la définition de « dispositif prohibé » prévue au *Code criminel*.

Règlement sur les substances corporelles

Le Règlement sur les substances corporelles contient trois parties, lesquelles correspondent aux trois types d’ordonnance pour lesquelles le *Code criminel* autorise les conditions de prélèvement de substances corporelles : la partie I traite des ordonnances de probation; la partie II traite des ordonnances de sursis; la partie III traite des engagements à ne pas troubler l’ordre public. L’intention était que chaque partie du Règlement soit identique, et que les mêmes exigences réglementaires soient répétées en ce qui a trait au prélèvement, à l’analyse, à l’entreposage, à la manipulation et à la destruction des échantillons corporels pour les trois types d’ordonnance judiciaire pour lesquelles la cour peut imposer une condition de fournir des échantillons de substances corporelles.

L’une des exigences prévues par le Règlement en ce qui a trait aux prélèvements d’échantillon de sang est qu’un « médecin » qualifié soit convaincu que le prélèvement ne risque pas de « mettre en danger » la santé de cette

uses identical wording for each of the three parts (subsections 5(2), 12(2) and 19(2)); that is:

A blood sample may be taken from a person only if a qualified medical practitioner is satisfied that taking the sample would not endanger the person's life or health.

The French version, however, had slightly different wording in Part III (subsection 19(2)) than in Parts I and II (subsections 5(2) and 12(2)). Subsection 19(2) read:

Un échantillon de sang ne peut être prélevé sur une personne que si un médecin qualifié est convaincu que le prélèvement ne risque pas de mettre en danger la vie ou la santé de cette dernière.

Subsections 5(2) and 12(2) use slightly different language:

Un échantillon de sang ne peut être prélevé d'une personne que si un médecin qualifié est convaincu que le prélèvement ne risque pas de mettre en danger la vie ou la santé de cette personne.

The amendments to the French version of subsection 19(2) reflect the language used in subsections 5(2) and 12(2), as well as the English version.

Child Pornography Regulations

The amendment to section 4 of the French version addresses a discrepancy between the French and the English versions. Section 4 of the Child Pornography Regulations reads:

4 Dès que possible après qu'une adresse Internet lui a été communiquée en application de l'article 2 de la Loi, l'organisme désigné établit si du matériel se trouvant à cette adresse semble constituer de la pornographie juvénile et, le cas échéant :

- a)** il établit, si possible, le lieu géographique du serveur vers lequel pointe l'adresse Internet et celui du serveur qui héberge le matériel qui semble constituer de la pornographie juvénile;
- b)** par des moyens sécuritaires, il met les renseignements ci-après à la disposition de tous les organismes canadiens compétents chargés du contrôle d'application de la loi :

(i) l'adresse Internet communiquée,

(ii) la description des lieux géographiques qu'il a été en mesure d'établir en application de l'alinéa a),

personne. La version anglaise du Règlement utilise un libellé identique pour chacune des trois parties [paragraphe 5(2), 12(2) et 19(2)]; c'est-à-dire :

A blood sample may be taken from a person only if a qualified medical practitioner is satisfied that taking the sample would not endanger the person's life or health.

Cependant, dans la version française, le libellé à la partie III [paragraphe 19(2)] était légèrement différent de celui aux parties I et II [paragraphe 5(2) et 12(2)]. Le paragraphe 19(2) était libellé ainsi :

Un échantillon de sang ne peut être prélevé sur une personne que si un médecin qualifié est convaincu que le prélèvement ne risque pas de mettre en danger la vie ou la santé de cette dernière.

Le libellé est légèrement différent aux paragraphes 5(2) et 12(2) :

Un échantillon de sang ne peut être prélevé d'une personne que si un médecin qualifié est convaincu que le prélèvement ne risque pas de mettre en danger la vie ou la santé de cette personne.

Les modifications appliquent des changements à la version française du paragraphe 19(2) pour que celui-ci soit identique au libellé des paragraphes 5(2) et 12(2) de la version française, ainsi que la version anglaise.

Règlement sur la pornographie juvénile

La modification à l'article 4 de la version française traite d'un écart entre la version française et la version anglaise du Règlement. L'article 4 du Règlement sur la pornographie juvénile était libellé ainsi :

4 Dès que possible après qu'une adresse Internet lui a été communiquée en application de l'article 2 de la Loi, l'organisme désigné établit si du matériel se trouvant à cette adresse semble constituer de la pornographie juvénile et, le cas échéant :

- a)** il établit, si possible, le lieu géographique du serveur vers lequel pointe l'adresse Internet et celui du serveur qui héberge le matériel qui semble constituer de la pornographie juvénile;
- b)** par des moyens sécuritaires, il met les renseignements ci-après à la disposition de tous les organismes canadiens compétents chargés du contrôle d'application de la loi :

(i) l'adresse Internet communiquée,

(ii) la description des lieux géographiques qu'il a été en mesure d'établir en application de l'alinéa a),

(iii) tout autre renseignement en sa possession qui pourrait être utile à l'enquête de ces organismes.

The English version of section 4 uses the phrase “as soon as feasible.” The amendment to section 4 of the French version replaces the use of “dès que possible” with “dans les meilleurs délais.”

The amendment to section 6 addresses a redundancy. Section 6 reads:

6 The designated organization must take reasonable measures to

(a) ensure its continued ability to discharge its role, functions and activities provided under the Act, including measures relating to the protection of its physical facilities and technical infrastructure, risk prevention and mitigation, emergency management and service resumption;

(b) protect from unauthorized access any information obtained or generated by the designated organization in the course of discharging its role, functions or activities under the Act; and

(c) ensure that all of its personnel have the necessary security clearance and training to discharge the designated organization’s role, functions and activities under the Act.

The term “reasonable” is unnecessary to accomplish the goals set out in paragraphs 6(a) to (c). The amendment removes the qualifying term “reasonable” from the phrase “take reasonable measures.”

An additional amendment to paragraph 6(b) of the French version is made. That provision reads:

b) protéger contre tout emploi non autorisé les informations qu’il a obtenues ou générées dans l’exercice de ses fonctions, rôle et activités prévus sous le régime de la Loi;

The English version uses the phrase “unauthorized access.” The amendment modifies the French version to mirror the word “access” used in the English version.

Finally, an amendment is made to the term “necessary security clearance” as set out in paragraph 6(c). Concerns have been expressed that this phrase is ambiguous. Replacing “necessary security clearance” with more detailed language that better describes the objective of the provision, which has always been to require the

(iii) tout autre renseignement en sa possession qui pourrait être utile à l'enquête de ces organismes.

L’expression « as soon as feasible » [dans les meilleurs délais] est employée dans la version anglaise de l’article 4. La modification modifie l’article 4 de la version française, pour remplacer l’expression « dès que possible » par l’expression « dans les meilleurs délais ».

La modification à l’article 6 traite d’une répétition. Cet article était libellé ainsi :

6 L’organisme désigné prend toute mesure raisonnable pour

a) maintenir son habilité à exercer ses fonctions, rôle et activités prévus sous régime de la Loi, notamment des mesures relatives à la protection de ses installations physiques et de ses infrastructures techniques, à la prévention et à l’atténuation des risques, à la gestion des situations d’urgence et à la reprise de ses activités par suite d’une interruption;

b) protéger contre tout emploi non autorisé les informations qu’il a obtenues ou générées dans l’exercice de ses fonctions, rôle et activités prévus sous le régime de la Loi;

c) faire en sorte que son personnel ait l’habilitation de sécurité et la formation nécessaires pour exercer ses fonctions, rôle et activités prévus sous le régime de la Loi.

Le terme « raisonnable » n’est pas nécessaire pour accomplir les buts énoncés aux alinéas 6a) à c). La modification supprime le terme « raisonnable » de l’expression « prend toute mesure raisonnable ».

Une modification supplémentaire est apportée à l’alinéa 6b) de la version française. Cette disposition était libellée ainsi :

b) protéger contre tout emploi non autorisé les informations qu’il a obtenues ou générées dans l’exercice de ses fonctions, rôle et activités prévus sous le régime de la Loi;

L’expression « unauthorized access » [accès non autorisé] est employée dans la version anglaise. La modification change la version française pour que celle-ci reflète l’utilisation du terme « access » [accès] dans la version anglaise.

Enfin, une modification est apportée à l’expression « habilitation de sécurité nécessaire » énoncée au paragraphe 6c). Des inquiétudes ont été exprimées quant au caractère ambigu de cette phrase. Remplacer le terme « habilitation de sécurité nécessaire » par un libellé plus détaillé décrit mieux l’objectif de la disposition, qui a toujours été

Organization to take measures to ensure its personnel are adequately screened and trained to carry out their duties.

Background

The Firearms Classification Regulations provide for the classification of firearms and other weapons and complete the definitions set out in subsection 84(1) of the *Criminal Code*.

The Firearms Classification Regulations establish the following classes of firearms, other weapons, and certain regulated devices and ammunition: (1) prohibited firearms, (2) restricted firearms, (3) prohibited weapons, (4) prohibited devices, and (5) prohibited ammunition. Subsection 84(1) provides for a sixth class, being “restricted weapons,” but the Firearms Classification Regulations did not include any restricted weapons.

In the Supreme Court of Canada’s 2006 decision in *R v Shoker*, it was held that there was no lawful authority in the *Criminal Code* to require an offender to provide a bodily sample to ensure compliance with drug and alcohol prohibition conditions. As a result, the *Criminal Code* was amended through former Bill C-30, the *Response to the Supreme Court of Canada Decision in R v Shoker Act* (S.C. 2011, c. 7). The amendments provided criminal courts authority to require individuals to provide bodily samples to ensure compliance with court orders to abstain from drugs and alcohol as a condition of probation (section 732.1), conditional sentences (section 742.3) and peace bonds (section 810.3). They also provided the authority to enact regulations in connection with such authorities. The Bodily Substances Regulations were enacted on December 12, 2014.

An Act respecting the mandatory reporting of Internet child pornography by persons who provide an Internet service was brought into force in 2011. The Act creates a duty for Canadian service providers to report to police Internet child pornography that they find on their service or that is reported to them by their clients. In relation to the latter duty, the Canadian service provider must report those incidents to the organization designated by the Regulations. The Child Pornography Regulations provide the method of reporting by service providers as well as designate the organization and govern its role, functions, and activities in relation to information received under the Act.

d’exiger que l’Organisation prenne les mesures afin d’assurer que son personnel est adéquatement sélectionné et formé à effectuer son travail.

Contexte

Le Règlement de classification des armes à feu prévoit la classification des armes à feu et d’autres armes et complète les définitions énoncées au paragraphe 84(1) du *Code criminel*.

Le Règlement de classification des armes à feu établit les catégories suivantes d’armes à feu, d’autres armes et de certains dispositifs et munitions visés par le Règlement : (1) arme à feu prohibée; (2) arme à feu à autorisation restreinte; (3) arme prohibée; (4) dispositif prohibé; (5) munitions prohibées. Le paragraphe 84(1) prévoit une sixième classe, soit celle des « armes à autorisation restreinte », mais le Règlement de classification des armes à feu n’incluait pas cette catégorie.

En 2006, la Cour suprême du Canada a statué dans l’arrêt *R c Shoker* que le *Code criminel* ne permettait pas d’exiger à un délinquant de fournir un échantillon de substances corporelles pour garantir le respect des conditions relatives à l’interdiction de consommation de drogues et d’alcool. Par conséquent, le *Code criminel* a été modifié par l’ancien projet de loi C-30, la *Loi donnant suite à la décision de la Cour suprême du Canada dans l’affaire R c Shoker* (L.C. 2011, ch. 7). Les modifications ont conféré aux cours de justice criminelle le pouvoir d’exiger à des personnes de fournir des échantillons de substances corporelles pour assurer la conformité à des ordonnances judiciaires de s’abstenir de consommer des drogues et de l’alcool dans le contexte des conditions d’une ordonnance de probation (article 732.1), d’une ordonnance de sursis (article 742.3) et d’un engagement à ne pas troubler l’ordre public (article 810.3). Ces modifications prévoyaient aussi le pouvoir de faire des règlements liés à ces autorisations. Le Règlement sur les substances corporelles a été pris le 12 décembre 2014.

La Loi concernant la déclaration obligatoire de la pornographie juvénile sur Internet par les personnes qui fournissent des services Internet est entrée en vigueur en 2011. La Loi impose aux fournisseurs de services canadiens une obligation de déclarer à la police les cas de pornographie juvénile sur Internet qu’ils découvrent et ceux signalés par leurs clients. En ce qui concerne cette dernière obligation, le fournisseur de services canadien doit déclarer ces incidents à l’organisation désignée par le Règlement. Le Règlement sur la déclaration de la pornographie juvénile fournit la méthode de signalement des fournisseurs de services d’Internet et désigne l’organisation et régit son rôle, ses fonctions et ses activités par rapport aux informations reçues en vertu de la Loi.

Objectives

This proposal

- (1) eliminates any ambiguity that presently exists with the English version of section 5 of the Firearms Classification Regulations and ensures consistency between the English and French versions;
- (2) amends the French version of subsection 19(2) of the Bodily Substances Regulations to conform to the language used in subsections 5(2) and 12(2), thereby ensuring consistency in the language used in the French version as well as with the English version; and
- (3) amends the French version of section 4 and paragraph 6(b) of the Child Pornography Regulations to ensure consistency between the English and French versions, amends section 6 to remove redundant language, and amends paragraph 6(c) to clarify a requirement.

Description

This proposal amends the English version of section 5 of the Firearms Classification Regulations to read, “The components and parts of weapons, the accessories and the cartridge magazines listed in Part 4 of the schedule” The first sentence of the English version places a “the” in front of “accessories” and “cartridge magazines” to clarify that “components and parts” applies only to weapons and not to accessories and cartridge magazines.

It also amends the French version of the Bodily Substances Regulations to replace the word “sur” with “d’une” and the word “dernière” with “personne” in subsection 19(2) allowing it to conform to subsections 5(2) and 12(2) and also ensuring consistency with the English version.

Finally, amendments are made to the Child Pornography Regulations to replace the use of “dès que possible” with “dans les meilleurs délais” in section 4; to remove the qualifying term “reasonable” from the phrase “take reasonable measures” in section 6; to modify the French version of paragraph 6(b) to mirror the word “access” used in the English version; and to replace “necessary security clearance” with more detailed language that better describes the objective of the provision, which has always been to require the Organization to take measures to ensure its personnel are adequately screened and trained to carry out their duties.

Objectifs

Les modifications :

- (1) éliminent toute ambiguïté qui existait dans la version anglaise de l’article 5 du Règlement de classification des armes à feu et de garantir la compatibilité des versions anglaise et française;
- (2) modifie le texte de la version française du paragraphe 19(2) du Règlement sur les substances corporelles pour le rendre identique à celui employé aux paragraphes 5(2) et 12(2), garantissant ainsi l’uniformité des libellés employés dans la version française et dans la version anglaise;
- (3) modifie la version française de l’article 4 et de l’alinéa 6b) du Règlement sur la pornographie juvénile pour veiller à la compatibilité des versions anglaise et française, et modifie également l’article 6 pour y supprimer des termes redondants, et l’alinéa 6c) pour y clarifier une exigence.

Description

Les modifications changent la version anglaise de l’article 5 du Règlement de classification des armes à feu, pour que celui-ci y soit libellé ainsi : « The components and parts of weapons, the accessories and the cartridge magazines listed in Part 4 of the schedule [...] » La première phrase de la version anglaise place un « the » devant les termes « accessories » et « cartridge magazines » pour y préciser que l’expression « components and parts » s’applique uniquement aux armes et non aux accessoires et aux chargeurs.

Elles modifient aussi la version française du Règlement sur les substances corporelles en remplaçant le mot « sur » par le mot « d’une » et le mot « dernière » par « personne » au paragraphe 19(2), pour rendre cette disposition conforme aux paragraphes 5(2) et 12(2), et aussi pour en garantir la compatibilité avec la version anglaise.

Finalement, des modifications sont apportées au Règlement sur la pornographie juvénile pour remplacer l’expression « dès que possible » par l’expression « dans les meilleurs délais » à l’article 4; pour supprimer le qualificatif « raisonnable » de l’expression « prend toute mesure raisonnable » à l’article 6; pour modifier la version française de l’alinéa 6b) pour refléter l’utilisation du terme « access » de la version anglaise; remplacer le terme « habilitation de sécurité nécessaire » par un libellé plus détaillé qui décrit mieux l’objectif de la disposition, qui a toujours été d’exiger que l’Organisation prenne les mesures afin d’assurer que son personnel est adéquatement sélectionné et formé à effectuer son travail.

“One-for-One” Rule

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

Small business lens

The small business lens does not apply to these amendments, as there are no costs (or insignificant costs) on small business.

Consultation

Although there have been no public consultations on the amendments, they respond to recommendations from the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations, a Committee of Parliament whose deliberations on these matters have been public. Given the technical nature of these amendments, it is not expected that stakeholders will be adversely impacted by, or have concerns with them.

Rationale

For the Firearms Classification Regulations, adding “the” in front of “accessories” and “cartridge magazines” ensures that the English version of section 5 can only be interpreted as meaning that “components and parts” applies to weapons only and does not apply to accessories and cartridge magazines.

For the Bodily Substances Regulations, amending the French version to replace the word “sur” with “d’une” and the word “dernière” with “personne” in subsection 19(2) ensures that the same text is used as in subsections 5(2) and 12(2) and ensures consistency with the English version.

For the Child Pornography Regulations, amending the French version of section 4 and paragraph 6(b) of the Child Pornography Regulations would ensure consistency between the English and French versions, amending section 6 would remove redundant language, and amending paragraph 6(c) would replace an ambiguous term to reflect the policy intent of the Regulations.

Contact

Ryan Shea
Policy Analyst
Department of Justice Canada
Criminal Law Policy Section
Telephone: 613-698-0027

Règle du « un pour un »

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

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas aux modifications, puisque les coûts imposés aux petites entreprises sont nuls ou insignifiants.

Consultation

Bien qu’il n’y ait eu aucune consultation publique sur les modifications, ils répondent aux recommandations du Comité mixte permanent d’examen de la réglementation, un comité parlementaire dont les délibérations sur ces questions ont été publiques. Compte tenu de leur nature technique, les modifications ne devraient pas nuire aux parties intéressées ni susciter des préoccupations à leur égard.

Justification

En ce qui concerne le Règlement de classification des armes à feu, l’ajout du « the » devant « accessories » et « cartridge magazines » garantit que la version anglaise de l’article 5 peut uniquement être interprétée comme signifiant que l’expression « components and parts » s’applique aux armes seulement et qu’elle ne s’applique pas aux accessoires et aux chargeurs.

En ce qui concerne le Règlement sur les substances corporelles, la modification à la version française qui vise à remplacer le mot « sur » par le mot « d’une » et le mot « dernière » par « personne » au paragraphe 19(2) veille à ce que le même texte soit employé dans les paragraphes 5(2) et 12(2), en plus à rassurer la concordance avec la version anglaise.

En ce qui concerne le Règlement sur la pornographie juvénile, la modification de la version française de l’article 4 et de l’alinéa 6b) du Règlement veille à assurer la compatibilité de la version anglaise avec la version française; la modification de l’article 6 supprime un terme inutile et la modification de l’alinéa 6c) remplacerait un terme ambigu pour refléter l’objectif du Règlement.

Personne-ressource

Ryan Shea
Analyste des politiques
Ministère de la Justice Canada
Section de la politique en matière de droit pénal
Téléphone : 613-698-0027

Registration
SOR/2018-255 November 23, 2018

CROWN LIABILITY AND PROCEEDINGS ACT

P.C. 2018-1437 November 22, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, pursuant to section 34^a of the *Crown Liability and Proceedings Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Crown Liability and Proceedings (Provincial Court) Regulations (Miscellaneous Program)*.

Regulations Amending the Crown Liability and Proceedings (Provincial Court) Regulations (Miscellaneous Program)

Amendments

1 The *Crown Liability and Proceedings (Provincial Court) Regulations*¹ are amended by adding the following after section 2:

2.1 For the purposes of sections 8 and 10, *person* means a natural person of full age and capacity other than Her Majesty in right of Canada or a province.

2 Paragraph 4(2)(c) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(c) it has been served on and accepted by an agent or mandatary duly authorized to act for the Attorney General in the particular proceeding.

3 Section 8 of the Regulations is replaced by the following:

8 (1) Subject to sections 37 to 39 of the *Canada Evidence Act*, where the Attorney General or an agency of the Crown would, if the Crown were a person, be required under the provincial rules to file or serve a list or an affidavit of documents, the Deputy Attorney General must, subject to the same conditions as apply between subject and subject, file or serve a list of the documents relating to the matter of which the Crown has knowledge within 60 days after the event that under the provincial rules gives rise to the obligation to file or serve the list or affidavit, or within any additional time that may be allowed by the court.

Enregistrement
DORS/2018-255 Le 23 novembre 2018

LOI SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE DE L'ÉTAT ET LE CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

C.P. 2018-1437 Le 22 novembre 2018

Sur recommandation de la ministre de la Justice et en vertu de l'article 34^a de la *Loi sur la responsabilité civile de l'État et le contentieux administratif*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant le Règlement sur la responsabilité civile de l'État et le contentieux administratif (tribunaux provinciaux)*, ci-après.

Règlement correctif visant le Règlement sur la responsabilité civile de l'État et le contentieux administratif (tribunaux provinciaux)

Modifications

1 Le *Règlement sur la responsabilité civile de l'État et le contentieux administratif (tribunaux provinciaux)*¹ est modifié par adjonction, après l'article 2, de ce qui suit :

2.1 Pour l'application des articles 8 et 10, *personne* s'entend d'une personne physique majeure et capable autre que Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province.

2 L'alinéa 4(2)c) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(c) it has been served on and accepted by an agent or mandatary duly authorized to act for the Attorney General in the particular proceeding.

3 L'article 8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

8 (1) Sous réserve des articles 37 à 39 de la *Loi sur la preuve au Canada*, lorsque, selon les règles provinciales, le procureur général ou un organisme mandataire de l'État est tenu de signifier ou produire une liste ou un affidavit de documents, l'État étant assimilé à une personne, le sous-procureur général doit, sous réserve des mêmes conditions que s'il s'agissait d'une instance entre particuliers, signifier ou produire la liste des documents relatifs à la matière en litige, dont l'État a connaissance, dans les 60 jours suivant l'événement qui, selon les règles provinciales, donne naissance à l'obligation de signifier ou

^a S.C. 2006, c. 11, s. 18

^b R.S., c. C-50; S.C. 1990, c. 8, s. 21

¹ SOR/91-604

^a L.C. 2006, ch. 11, art. 18

^b L.R., ch. C-50; L.C. 1990, ch. 8, art. 21

¹ DORS/91-604

(2) Where, under provincial rules, a party would be entitled to obtain production for inspection of any document or a copy of any document as against or from the Crown, if the Crown were a person, the production for inspection or copy may be had, subject to sections 37 to 39 of the *Canada Evidence Act*, under order of the court after consideration has been given to any objection that would be available to the Crown if the Crown were a person.

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

10 Where, by or under the provincial rules, the Attorney General or an agency of the Crown would, if the Crown were a person, be required or permitted to do anything in relation to any matter not expressly dealt with in these Regulations, within a certain period of time, a period of 14 days is to be added to the time otherwise allowed for doing that thing.

5 Section 12 of the English version of the Regulations is replaced by the following:

12 Rules of the court relating to taxation of costs between solicitor and client have no application as between the Attorney General and the agents or mandataries of the Attorney General.

Coming into Force

6 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

The Department of Justice's initiative to harmonize federal law with the civil law of Quebec, which is based on the *Policy on Legislative Bijuralism* of 1995, aims to revise federal statutes and regulations, when they refer to the private law of the provinces and territories, so that each linguistic version be compatible with the concepts and terminology of civil law and common law. The current amendments to the *Crown Liability and Proceedings (Provincial Court) Regulations* (SOR/91-604) are made within the framework of this initiative. The *Crown Liability and Proceedings Act*, R.S.C., 1985, c. C-50, was previously amended for harmonization purposes as part of

produire la liste ou l'affidavit, ou dans tel délai supplémentaire que le tribunal peut accorder.

(2) Lorsque, selon les règles provinciales, une partie a le droit d'obtenir contre l'État ou de l'État, celui-ci étant assimilé à une personne, la production pour examen de quelque document ou une copie de quelque document, cette production pour examen ou cette copie peut être obtenue, sous réserve des articles 37 à 39 de la *Loi sur la preuve au Canada*, en vertu d'une ordonnance du tribunal, compte tenu de toute opposition que l'État peut présenter, celui-ci étant assimilé à une personne.

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

10 Pour toute question non expressément prévue par le présent règlement, les délais fixés par les règles provinciales à l'égard des particuliers sont prolongés de 14 jours à l'égard du procureur général ou des organismes mandataires de l'État, celui-ci étant assimilé à une personne.

5 L'article 12 de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

12 Rules of the court relating to taxation of costs between solicitor and client have no application as between the Attorney General and the agents or mandataries of the Attorney General.

Entrée en vigueur

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

L'initiative d'harmonisation du droit fédéral avec le droit civil du Québec du ministère de la Justice, fondée sur la *Politique sur le bijuridisme législatif* de 1995, vise à réviser les lois et règlements fédéraux, lorsqu'ils renvoient au droit privé des provinces et des territoires, afin que chaque version linguistique soit compatible avec les concepts et la terminologie du droit civil et de la common law. Les présentes modifications au *Règlement sur la responsabilité civile et le contentieux administratif (tribunaux provinciaux)* [DORS/91-604] sont effectuées dans le cadre de cette initiative. La *Loi sur la responsabilité civile de l'État et du contentieux administratif*, L.R.C. (1985), ch. C-50 a

Federal Law — Civil Law Harmonization Act, No. 1, S.C. 2001, c. 4.

Certain terms of the English version of the Regulations (“agent” and “private person”) refer only to common law terminology, and this results in a harmonization problem with the civil law of Quebec. In order to render the Regulations accessible and understandable, the wording of the Regulations must be amended to include terminology that is consistent with civil law. The amendments made to the Regulations are terminological, technical in nature, non-controversial and are not intended to alter the legislative policy of the Regulations. Rather, they ensure that the policy underlying the provisions in question is implemented in light of both the common law and the civil law, and in both official languages.

Objectives

The amendments are intended to harmonize the Regulations with the provincial and territorial private law by the use of a terminology that is consistent with the civil law and common law traditions, in each of the two official languages. Thus, this harmonization is intended to facilitate access to justice by making this regulation easier to understand for Canadians, be they Anglophones or Francophones, and whether they are governed by the civil law or the common law tradition. The amendments also aim to ensure that the wording and terms used in the Regulations are in keeping with those used in the already harmonized enabling statute.

Description

The English version of paragraph 4(2)c) and of section 12 of the *Crown Liability and Proceedings (Provincial Court) Regulations* is modified by the addition of the civil law term “mandatary(ies)” after that of “agent(s).”

As well, the expressions “personne physique” and “private persons” at sections 8 and 10 of the same Regulations are, respectively, replaced by “personne” and “person,” which are consistent with both the civil law and the common law. Furthermore, a definition of these terms is added to the Regulations at section 2. This definition, which applies only to section 8 and 10, specifies that “person” means a natural person of full age and capable other than Her Majesty in right of Canada or of a province. These modifications replicate the amendments made in 2001 to sections 2.1, 3 and 4 of the *Crown Liability and Proceedings Act* within the framework of the harmonization initiative.

été précédemment modifiée aux fins de l’harmonisation par la *Loi d’harmonisation n°1 du droit fédéral avec le droit civil*, L.C., 2001, chap. 4.

Certains termes à la version anglaise du Règlement (« agent » et « private person ») renvoient uniquement à une terminologie de common law et posent un problème d’harmonisation avec le droit civil québécois. Afin de rendre le Règlement accessible et compréhensible, le libellé du Règlement doit être modifié par l’introduction d’une terminologie qui s’avère conforme au droit civil. Les modifications apportées au Règlement sont terminologiques, de nature technique, non controversables et ne visent pas à modifier la politique législative du Règlement. Plutôt, ces changements assurent que la politique qui sous-tend les dispositions en question est mise en œuvre à la lumière du droit civil et de la common law dans les deux langues officielles.

Objectifs

Les modifications visent à harmoniser le Règlement avec le droit privé provincial et territorial par l’emploi d’une terminologie respectueuse des traditions du droit civil et de la common law, et ce, dans chacune des deux langues officielles. Cette harmonisation vise ainsi à faciliter l’accès à la justice en rendant cette réglementation plus compréhensible pour les Canadiennes et les Canadiens, qu’ils soient anglophones ou francophones et qu’ils soient régis par la tradition de droit civil ou de common law. Les modifications visent également à rendre le libellé et les termes utilisés dans le Règlement conformes à ceux employés dans la loi habilitante déjà harmonisée.

Description

La version anglaise de l’alinéa 4(2)c) et de l’article 12 du *Règlement sur la responsabilité civile et le contentieux administratif (tribunaux provinciaux)* est modifiée par l’ajout du terme de droit civil « mandatary(ies) » après celui d’« agent(s)».

Par ailleurs, les expressions « personne physique » et « private person » aux articles 8 et 10 du même règlement sont respectivement remplacées par « personne » et « person » qui s’avèrent conformes tant au droit civil qu’à la common law. De plus, une définition de ces termes est introduite au Règlement à l’article 2. Cette définition, qui ne s’applique qu’aux articles 8 et 10, précise que « personne » s’entend d’une personne physique majeure et capable autre que Sa Majesté du chef du Canada ou d’une province. Ces modifications reproduisent les changements effectués aux articles 2.1, 3 et 4 de la *Loi sur la responsabilité civile de l’État et du contentieux administratif* dans le cadre de l’initiative d’harmonisation en 2001.

“One-for-One” Rule

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

Small business lens

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

Rationale

The amendments to the Regulations are intended to ensure that the two linguistic versions use a terminology that is consistent with the concepts and notions of both the civil law and the common law, so as to provide better access to federal legislation and to justice. These amendments also ensure that the wording used in the Regulations is consistent with the wording used in its already harmonized enabling statute. These amendments do not impose any costs on the government or stakeholders.

Contact

Luc Gagné
Director and General Counsel
Bijuralism Group and Advisory Services and Legislative
Revision Group
Legislative Services Branch
Public Law and Legislative Services Sector
Department of Justice Canada
275 Sparks Street (SAT 5014)
Ottawa, Ontario
K1A 0H8
Telephone: 613-952-1119
Email: lgagne@justice.gc.ca

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à ces modifications, car elles n’entraînent aucun changement des coûts ou du fardeau administratifs des entreprises.

Lentille des petites entreprises

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

Justification

Les modifications au Règlement visent à s’assurer que les deux versions linguistiques utilisent une terminologie qui est conforme aux concepts et notions du droit civil et de la common law en vue d’offrir un meilleur accès aux lois fédérales et à la justice. Elles permettent également à rendre le libellé du Règlement conforme à celui de la loi habilitante déjà harmonisée. Ces modifications n’imposent aucun coût au gouvernement ou aux intervenants.

Personne-ressource

Luc Gagné
Directeur et avocat général
Groupe du bijuridisme et Groupe des services consultatifs
et de révision
Direction des services législatifs
Secteur du droit public et des services législatifs
Ministère de la Justice Canada
275, rue Sparks (TSA 5014)
Ottawa (Ontario)
K1A 0H8
Téléphone : 613-952-1119
Courriel : lgagne@justice.gc.ca

Registration
SOR/2018-256 November 23, 2018

RAILWAY SAFETY ACT

P.C. 2018-1438 November 22, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 7(1)^a and paragraph 18(1)(d)^b of the *Railway Safety Act*^c, makes the annexed *Regulations Amending the Grade Crossings Regulations and the Prevention and Control of Fires on Line Works Regulations (Miscellaneous Program)*.

Regulations Amending the Grade Crossings Regulations and the Prevention and Control of Fires on Line Works Regulations (Miscellaneous Program)

Grade Crossings Regulations

1 The definition *Grade Crossings Standards* in subsection 1(1) of the *Grade Crossings Regulations*¹ is replaced by the following:

Grade Crossings Standards means the Grade Crossings Standards published by the Department of Transport and dated January 1, 2019. (*Normes sur les passages à niveau*)

2 Paragraph 21(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) any railway equipment other than unattended railway equipment;

3 Section 33 of the Regulations is replaced by the following:

33 (1) The location of a public grade crossing must meet the standards set out in article 11 of the Grade Crossings Standards.

(2) Subsection (1) does not apply to a public grade crossing where, at the road approach, access is for the exclusive use of pedestrians and non-motor vehicles.

Enregistrement
DORS/2018-256 Le 23 novembre 2018

LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

C.P. 2018-1438 Le 22 novembre 2018

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 7(1)^a et de l'alinéa 18(1)d)^b de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*^c, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant le Règlement sur les passages à niveau et le Règlement sur la prévention et la maîtrise des incendies sur les lignes de chemin de fer*, ci-après.

Règlement correctif visant le Règlement sur les passages à niveau et le Règlement sur la prévention et la maîtrise des incendies sur les lignes de chemin de fer

Règlement sur les passages à niveau

1 La définition de *Normes sur les passages à niveau*, au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les passages à niveau*¹, est remplacée par ce qui suit :

Normes sur les passages à niveau Les Normes sur les passages à niveau publiées par le ministère des Transports et datées du 1^{er} janvier 2019. (*Grade Crossings Standards*)

2 L'alinéa 21(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) de tout matériel ferroviaire, sauf le matériel ferroviaire laissé sans surveillance;

3 L'article 33 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

33 (1) L'emplacement d'un passage à niveau public doit respecter les normes prévues à la section 11 des Normes sur les passages à niveau.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas au passage à niveau public dont l'accès à l'abord routier est destiné à l'usage exclusif des piétons ou des véhicules non motorisés.

^a S.C. 2015, c. 31, s. 18

^b S.C. 2012, c. 7, s. 13(2)

^c R.S., c. 32 (4th Supp.)

¹ SOR/2014-275

^a L.C. 2015, ch. 31, art. 18

^b L.C. 2012, ch. 7, par. 13(2)

^c L.R., ch. 32 (4^e suppl.)

¹ DORS/2014-275

4 Section 79 of the Regulations is replaced by the following:

79 If a Stop sign is installed and it is not clearly visible within the stopping sight distance, a Stop Ahead sign meeting the standards set out in article 8.3 of the Grade Crossings Standards must be installed.

5 The portion of subsection 80(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

80 (1) If a Railway Crossing sign is installed, a Railway Crossing Ahead sign with an Advisory Speed Tab sign must be installed if

6 Section 101 of the Regulations is replaced by the following:

101 (1) A person may construct a road intersection or an access road on a road approach to a public grade crossing if

- (a) the railway design speed is 25 km/h or less; or
- (b) the location of the grade crossing meets the standards set out in article 11 of the Grade Crossings Standards.

(2) Paragraph (1)(b) does not apply to a public grade crossing where, at the road approach, access is for the exclusive use of pedestrians and non-motor vehicles.

Prevention and Control of Fires on Line Works Regulations

7 Paragraph 26(a) of the French version of the *Prevention and Control of Fires on Line Works Regulations*² is replaced by the following:

- a) le fait d'aviser le service d'incendie responsable de la zone où est situé l'incendie, si celui-ci ne peut être éteint ou maîtrisé sans l'assistance du service d'incendie;

Coming into Force

8 These Regulations come into force on March 1, 2019.

4 L'article 79 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

79 En présence d'un panneau Stop qui n'est pas clairement visible dans les limites de la distance de visibilité d'arrêt, un panneau Signal avancé d'arrêt respectant les normes prévues à la section 8.3 des Normes sur les passages à niveau doit être installé.

5 Le passage du paragraphe 80(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

80 (1) En présence d'un panneau Passage à niveau, un panneau Signal avancé d'un passage à niveau comportant un panneau Vitesse recommandée doit être installé dans l'un ou l'autre des cas suivants :

6 L'article 101 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

101 (1) Il est permis de construire un carrefour routier ou une voie d'accès sur l'abord routier d'un passage à niveau public dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- a) la vitesse de référence sur la voie ferrée est de 25 km/h ou moins;
- b) l'emplacement du passage à niveau respecte les normes prévues à la section 11 des Normes sur les passages à niveau.

(2) L'alinéa (1)b) ne s'applique pas au passage à niveau public dont l'accès à l'abord routier est destiné à l'usage exclusif des piétons ou des véhicules non motorisés.

Règlement sur la prévention et la maîtrise des incendies sur les lignes de chemin de fer

7 L'alinéa 26a) de la version française du *Règlement sur la prévention et la maîtrise des incendies sur les lignes de chemin de fer*² est remplacé par ce qui suit :

- a) le fait d'aviser le service d'incendie responsable de la zone où est situé l'incendie, si celui-ci ne peut être éteint ou maîtrisé sans l'assistance du service d'incendie;

Entrée en vigueur

8 Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} mars 2019.

² SOR/2016-317

² DORS/2016-317

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

Following consultation with stakeholders and subject matter experts, Transport Canada identified a number of minor technical, non-substantive amendments needed to modify the *Grade Crossings Regulations*, the *Grade Crossings Standards*, and the *Prevention and Control of Fires on Line Works Regulations*.

For example, under the previous wording of sections 79 and 80 of the *Grade Crossings Regulations*, the industry was misinterpreting that without a “stop sign” or a “railway crossing sign” installed at the railway crossing, they would not be compliant with the regulation. This confusion could have created a financial burden on companies and private land owners to install additional signs that were not required at many private grade crossings. It was therefore necessary to amend these regulations to improve clarity and coherence for all stakeholders.

Objectives

The amendments have the following objectives:

- to correct discrepancies between the French and English versions;
- to add clarity to regulatory provisions;
- to correct typographical or grammatical errors; and
- to update references to standards and other incorporation-by-reference documents.

Description

These amendments create the following non-substantive modifications:

- *Grade Crossings Regulations*: 4 amendments
- *Grade Crossings Standards*: 17 amendments
- *Prevention and Control of Fires on Line Works Regulations*: 1 amendment

The amendments to the *Grade Crossings Regulations*, SOR/2014-275, correct the following discrepancies:

Non-substantive amendments to improve clarity

1. Paragraph 21(2)(a) [English and French] is changed by adding “other than unattended railway equipment.” Without this addition, Section 27 contradicts

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Pour donner suite aux consultations avec les intervenants et les experts en la matière, Transports Canada a cerné de nombreuses modifications techniques et mineures qui doivent être apportées en vue de modifier le *Règlement sur les passages à niveau*, les *Normes sur les passages à niveau* et le *Règlement sur la prévention et la maîtrise des incendies sur les lignes de chemin de fer*.

Par exemple, l'industrie interprétait mal l'ancien libellé des articles 79 et 80 du *Règlement sur les passages à niveau*. En effet, l'industrie croyait qu'elle enfreignait ce règlement si aucun « panneau Stop » ou « panneau Passage à niveau » n'était installé au passage à niveau. Cette confusion aurait pu être à l'origine d'un fardeau financier pour les compagnies et les propriétaires fonciers, lesquels auraient installé des panneaux supplémentaires non obligatoires à plusieurs passages à niveau privés. Par conséquent, il s'avérait nécessaire de modifier ce règlement afin d'améliorer la clarté et la cohérence des dispositions au profit de tous les intervenants.

Objectifs

Voici les objectifs visés par ces modifications :

- corriger les divergences entre les versions française et anglaise;
- clarifier les dispositions réglementaires;
- corriger des erreurs typographiques ou grammaticales;
- mettre à jour les renvois aux normes ou d'autres documents incorporés par renvoi.

Description

Les modifications mineures ci-après sont ainsi apportées :

- *Règlement sur les passages à niveau* : 4 modifications
- *Normes sur les passages à niveau* : 17 modifications
- *Règlement sur la prévention et la maîtrise des incendies sur les lignes de chemin de fer* : 1 modification

Les modifications au *Règlement sur les passages à niveau*, DORS/2014-275, visent à corriger les divergences ci-après :

Modifications mineures visant à améliorer la clarté

1. L'alinéa 21(2)a [anglais et français] est modifié afin d'ajouter « sauf le matériel ferroviaire laissé sans surveillance ». À moins que cet élément soit ajouté,

paragraph 21(2)(a). This unclear wording was confusing to industry stakeholders, which could have created risks to train handling and railway operations.

2. **Section 79 and Section 80 (English and French)** are modified by adding “if a sign is installed” for a STOP sign, and adding “if a sign is installed” for a Railway Crossing Sign. The industry was making the misinterpretation that without a stop sign or a railway crossing sign installed at the railway crossing, they would not be compliant with the regulation. This misinterpretation could have created a financial burden on railway companies and private land owners, and could have led some railway companies and private land owners to install additional signs at many private grade crossings.
3. **Section 33 and Section 101 (English and French)** are amended to specify that they do not apply to grade crossings where, at the road approach, access is exclusive to pedestrian or non-motorized vehicle use. As the *Railway Safety Act* defines “road” as “any way or course, whether public or not, available for vehicular or pedestrian use,” it is necessary to amend sections 33 and 101 to exclude crossings that are exclusive to pedestrians or other non-motorized vehicles.

Updating references to standards

4. **Subsection 1(1) [English and French]** required an updated reference to the publication date of the modified *Grade Crossings Standards*. The *Grade Crossings Regulations* must refer the regulated community to use the latest version of the *Grade Crossings Standards*, which will be published by Transport Canada on January 1, 2019.

The amendments to the *Grade Crossings Standards*, which are incorporated by reference into the *Grade Crossings Regulations*, correct the following discrepancies:

Correction of French/English discrepancies

1. **Table of Contents (under part C) [French]** is amended to include header “9 SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX SYSTÈMES D’AVERTISSEMENT” to be consistent with the English version.
2. **Articles 9.1(b), (c), and 9.2.1(c) [French]** are amended to include “vitesse de référence *sur la voie ferrée*” to match the English wording.
3. **Article 9.1(c) [French]** is modified to harmonize its meaning with the English version.
4. **Article 9.2.1 (French)** is amended to harmonize its meaning with the English version.

l’article 27 contredit l’alinéa 21(2)a). Puisque ce libellé peu clair semait la confusion dans l’esprit des intervenants de l’industrie, il aurait pu créer des risques liés à la conduite de trains et à l’exploitation ferroviaire.

2. **Les articles 79 et 80 [anglais et français]** sont modifiés afin d’ajouter « en présence d’un panneau Stop » pour un panneau STOP et d’ajouter « en présence d’un panneau Passage à niveau » pour un panneau Passage à niveau. L’industrie interprétait mal ces articles, car elle croyait qu’elle enfreignait ce règlement si aucun « panneau Stop » ou « panneau Passage à niveau » n’était installé au passage à niveau. Cette confusion aurait pu être à l’origine d’un fardeau financier pour les compagnies de chemin de fer et les propriétaires fonciers, car certains d’entre eux auraient potentiellement installé des panneaux supplémentaires à plusieurs passages à niveau privés.
3. **Les articles 33 et 101 [anglais et français]** sont modifiés afin de préciser qu’ils ne s’appliquent pas aux passages à niveau dont l’abord routier est uniquement réservé aux piétons ou des véhicules non motorisés. Puisque le terme « route » est défini dans la *Loi sur la sécurité ferroviaire* comme une « voie terrestre — publique ou non — pour véhicules ou piétons », il convient de modifier les articles 33 et 101 afin d’exclure les passages à niveau qui sont exclusifs aux piétons ou autres véhicules non motorisés.

Mise à jour des renvois aux normes

4. **Au paragraphe 1(1) [anglais et français]**, la date de publication des *Normes sur les passages à niveau* modifiées doit être mise à jour. Le *Règlement sur les passages à niveau* doit diriger les parties réglementées vers la dernière version des *Normes sur les passages à niveau*, qui sera publiée par Transports Canada le 1^{er} janvier 2019.

Les modifications aux *Normes sur les passages à niveau*, qui sont incorporées par renvoi dans le *Règlement sur les passages à niveau*, visent à corriger les divergences ci-après :

Correction des divergences entre les versions française et anglaise

1. **La table des matières (à la partie C) [français]** est modifiée pour inclure le titre « 9 SPÉCIFICATIONS RELATIVES AUX SYSTÈMES D’AVERTISSEMENT » afin de l’harmoniser avec celle de la version anglaise.
2. **Les sections 9.1b) et c) et 9.2.1c) [français]** sont modifiées afin d’inclure « vitesse de référence *sur la voie ferrée* » pour respecter le libellé de la version anglaise.
3. **La section 9.1c) [français]** est modifiée afin de l’harmoniser avec celle de la version anglaise.

5. Article 16.3.2 (French) is amended to change the French wording from “de marche arrière” to “renversée,” as the original translation was inaccurate.
6. Appendix B — Article 2.1 (French) is amended to harmonize its meaning with the English version.

Non-substantive amendments to improve clarity

7. Article 9.5 (English and French) is amended to add the wording “without gates.” The original text did not provide the accurate description of the warning system and should have been consistent with other requirements found throughout Article 9.
8. Equation 10.4b (English and French): The text relating to equation 10.4b is amended to add clarity to the equation. It explains that “ cd_G stop” should be used in place of (s) in figure 10-2.
9. Equation 10.4b and corresponding text of Equation 10.4b (English and French): The acronym “ t ” is modified to “ $tcd_{G\text{ stop}}$ ” and the text relating to equation 10.4b is amended to add clarity to the equation. The amended text explains that “ tcd_G stop” should be used in place of (t) in figure 10-2. Transport Canada is creating the new acronym in order to help differentiate equation 10.4b from equation 10.3b.
10. Article 12.1(c) [English and French] is amended to change the word “minimum” to “maximum.” The top of the warning signal foundation must be at a “maximum,” not a “minimum,” of 100 mm (4 inches) above the surrounding ground. This change matches the corresponding Figure 12-1 which is correct. This error could have resulted in the unsafe installation of foundations of warning systems and caused potential hazards to motorists and road users in the event of an accident.
11. Figures 12-2 and 12-3 (English and French) are replaced with updated versions to correspond with Article 12.1(c), which indicates the requirements for the gate and cantilever foundation height above the crown of the road. The original incomplete figures may have resulted in the unsafe installation of foundations of warning systems and caused potential hazards to motorists and road users in the event of an accident.
12. Figure 13-2(b) [English and French] is replaced with an updated version to show the long lights required for this particular application. Stakeholders were at risk of improperly installing warning system light units and flasher masts. Modification of figure 13-2(b) was required to clarify the requirement, as the original figure 13-2(b) was misleading and incomplete.

4. La section 9.2.1 (français) est modifiée afin de l’harmoniser avec celle de la version anglaise.
5. La section 16.3.2 (français) est modifiée afin de remplacer l’ancien libellé de la version française « de marche arrière » par « renversée », car la traduction initiale n’était pas exacte.
6. La section 2.1 de l’appendice B (français) est modifiée afin de l’harmoniser avec celle de la version anglaise.

Modifications mineures visant à améliorer la clarté

7. La section 9.5 (anglais et français) est modifiée afin d’ajouter « sans barrières ». Le libellé initial décrivait incorrectement le système d’avertissement et aurait dû correspondre à d’autres exigences énoncées à l’article 9.
8. L’équation 10.4b (anglais et français) : Le libellé de l’équation 10.4b est modifié afin de clarifier l’équation. Il explique qu’il faut utiliser « $cd_{G\text{ arrêté}}$ » au lieu de « s », à la figure 10-2.
9. L’équation 10.4b et le libellé de l’équation 10.4b (anglais et français) : L’abréviation « t » est remplacée par « $tcd_{G\text{ arrêté}}$ » et le libellé de l’équation 10.4b est modifié afin de clarifier l’équation. Le libellé modifié précise qu’il faut utiliser « $tcd_{G\text{ arrêté}}$ » au lieu de « t » à la figure 10-2. Transports Canada crée cette nouvelle abréviation afin de différencier l’équation 10.4b de l’équation 10.3b.
10. La section 12.1(c) [anglais et français] est modifiée afin de remplacer l’expression « au moins » par « au plus ». Le dessus du socle du signal doit se situer « au plus », et non « au moins », 100 mm (4 po) au-dessus du sol environnant. Cette modification est apportée afin de correspondre à la figure 12-1 qui est exacte. Cette erreur aurait pu donner lieu à l’installation non sécuritaire des socles des systèmes d’avertissement et présenter des dangers potentiels pour les automobilistes et les usagers de la route lors d’un accident.
11. Les figures 12-2 et 12-3 (anglais et français) sont remplacées par des versions à jour afin qu’elles correspondent à l’alinéa 12.1(c) qui indique les exigences relatives à la hauteur du sommet de la fondation des barrières et des porte-à-faux au-dessus du sommet de la route. Les figures initiales qui sont incomplètes auraient pu donner lieu à l’installation non sécuritaire des socles des systèmes d’avertissement et présenter des dangers potentiels pour les automobilistes et les usagers de la route lors d’un accident.
12. La figure 13-2b) [anglais et français] est remplacée par une version à jour afin d’indiquer les longs dispositifs lumineux requis pour cette application. Les intervenants auraient pu installer incorrectement les dispositifs lumineux des systèmes d’avertissement et les mâts des signaux clignotants. La

modification de la figure 13-2b) est nécessaire afin de clarifier l'exigence, car la figure 13-2b) initiale est trompeuse et incomplète.

Correction of grammatical or typographical errors

13. Part A, Article 1, (within citations) [English and French]: Changes the edition of the American Railway Engineering and Maintenance of Way Association (AREMA) manual to the year, 2014. The incorrect year of the AREMA edition was quoted in the Standard.
14. Article 10.3.2 (English and French): Replaces the acronym "S" with "s" in all of Article 10.
15. Article 13.3.2 (English and French): Replaces the referred table in the text from "10-2" to "10-4."
16. Article 14.2.1 (English): Replaces the word "axes" with "axis."
17. Figure D-1 (Appendix D) [English]: Replaces "egde" with "edge" in Figure D-1.

The amendment to the *Prevention and Control of Fires on Line Works Regulations*, SOR/2016-317, correct the following discrepancy:

Correction of grammatical or typographical errors

1. Paragraph 26(a) [French]: Replaces "assitance" with "assistance."

"One-for-One" Rule

The "One-for-One" Rule does not apply to these amendments, as there is no change in administrative costs or burden to business.

Small business lens

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

Rationale

In line with the feedback provided by stakeholders and subject matter experts, these amendments are necessary to update references, and address discrepancies and lack of clarity of certain provisions found in the *Grade Crossings Regulations*, the *Grade Crossings Standards*, and the *Prevention and Control of Fires on Line Works Regulations*. These minor technical changes help clarify and improve the regulatory process, and do not impose any costs to the government or stakeholders.

Correction des erreurs typographiques ou grammaticales

13. La section 1 de la partie A (Références) [anglais et français] : L'édition du document de l'American Railway Engineering and Maintenance of Way Association (AREMA) est modifiée afin d'indiquer l'année 2014. Les Normes n'indiquaient pas la bonne année de l'édition du document de l'AREMA.
14. La section 10.3.2 (anglais et français) : L'abréviation « S » est remplacée par « s » dans l'ensemble de l'article 10.
15. La section 13.3.2 (anglais et français) : Le tableau « 10-2 » qui est précisé dans le libellé est remplacé par le tableau « 10-4 ».
16. La section 14.2.1 (anglais) : Le terme « axes » est remplacé par « axis ».
17. La figure D-1 (appendice D) [anglais] : La coquille « egde » est corrigée par « edge » à la figure D-1.

La modification au *Règlement sur la prévention et la maîtrise des incendies sur les lignes de chemin de fer*, DORS/2016-317, vise à corriger la divergence ci-après :

Correction des erreurs typographiques ou grammaticales

1. L'alinéa 26a) [français] : La coquille « assitance » est corrigée par « assistance ».

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à ces modifications, car elles n'entraînent aucun changement des coûts ou du fardeau administratifs des entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas aux présentes modifications puisque les petites entreprises n'auront pas à payer de coûts additionnels.

Justification

Conformément aux impressions des intervenants et des experts en la matière, ces modifications doivent être apportées pour mettre à jour les renvois et corriger les divergences ainsi que le manque de clarté de certaines dispositions énoncées dans le *Règlement sur les passages à niveau*, les *Normes sur les passages à niveau* et le *Règlement sur la prévention et la maîtrise des incendies sur les lignes de chemin de fer*. Ces modifications techniques mineures visent à clarifier et à améliorer le processus réglementaire et n'imposent aucuns frais au gouvernement ou aux intervenants.

Contact

Jacqueline Booth
Director
Regulatory Affairs
Rail Safety
Transport Canada
Safety and Security, ASRR
Enterprise Building, 14th Floor
427 Laurier Avenue West
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Email: [TC.RailSafetyConsultations-
ConsultationSecuriteFerroviaire.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.RailSafetyConsultations-ConsultationSecuriteFerroviaire.TC@tc.gc.ca)

Personne-ressource

Jacqueline Booth
Directrice
Affaires réglementaires
Sécurité ferroviaire
Transports Canada
Sécurité et sûreté, ASRR
Édifce Enterprise, 14^e étage
427, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Courriel : [TC.RailSafetyConsultations-
ConsultationSecuriteFerroviaire.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.RailSafetyConsultations-ConsultationSecuriteFerroviaire.TC@tc.gc.ca)

Registration
SOR/2018-257 November 23, 2018

CRIMINAL CODE

P.C. 2018-1439 November 22, 2018

Whereas Newfoundland and Labrador has legislative measures that protect recipients of payday loans and that provide for limits on the total cost of borrowing under a payday loan agreement;

And whereas the Lieutenant Governor in Council of Newfoundland and Labrador has requested that the Governor in Council designate that province for the purposes of section 347.1^a of the *Criminal Code*^b;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice and the Attorney General of Canada and the Minister of Industry, pursuant to subsection 347.1(3)^a of the *Criminal Code*^b, makes the annexed *Order Designating Newfoundland and Labrador for the Purposes of Section 347.1 of the Criminal Code*.

Order Designating Newfoundland and Labrador for the Purposes of Section 347.1 of the Criminal Code

Province Designated

1 Newfoundland and Labrador is designated for the purposes of section 347.1 of the *Criminal Code*.

Coming into Force

2 This Order comes into force on the first day on which the following Newfoundland and Labrador legislative measures are all in force:

- (a) *An Act to Amend the Consumer Protection and Business Practices Act*, S.N.L. 2016, c. 46;
- (b) *Payday Loans Regulations*;
- (c) *Payday Loans Licensing Regulations*.

Enregistrement
DORS/2018-257 Le 23 novembre 2018

CODE CRIMINEL

C.P. 2018-1439 Le 22 novembre 2018

Attendu que Terre-Neuve-et-Labrador a adopté des mesures législatives qui protègent les bénéficiaires de prêts sur salaire et qui fixent un plafond au coût total des prêts contractés aux termes d'une convention de prêt sur salaire;

Attendu que le lieutenant-gouverneur en conseil de Terre-Neuve-et-Labrador a demandé à la gouverneure en conseil de désigner cette province pour l'application de l'article 347.1^a du *Code criminel*^b,

À ces causes, sur recommandation de la ministre de la Justice et procureur général du Canada et du ministre de l'Industrie et en vertu du paragraphe 347.1(3)^a du *Code criminel*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret désignant Terre-Neuve-et-Labrador pour l'application de l'article 347.1 du Code criminel*, ci-après.

Décret désignant Terre-Neuve-et-Labrador pour l'application de l'article 347.1 du Code criminel

Province désignée

1 Terre-Neuve-et-Labrador est désignée pour l'application de l'article 347.1 du *Code criminel*.

Entrée en vigueur

2 Le présent décret entre en vigueur le premier jour où les mesures législatives de Terre-Neuve-et-Labrador ci-après sont toutes en vigueur :

- (a) *An Act to Amend the Consumer Protection and Business Practices Act*, S.N.L. 2016, ch. 46;
- (b) *Payday Loans Regulations*;
- (c) *Payday Loans Licensing Regulations*.

^a S.C. 2007, c. 9, s. 2

^b R.S., c. C-46

^a L.C. 2007, ch. 9, art. 2

^b L.R., ch. C-46

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

Payday loans are small short-term consumer loans, generally for about \$300–\$500, to be repaid in approximately 10 days along with the cost of borrowing, when the loan recipient receives his or her next pay. For a number of years, some consumer advocates, regulators, as well as Canadians generally have expressed concerns about unfair practices associated with the payday lending industry, including extremely high costs of borrowing. The Government of Newfoundland and Labrador is acting to address these concerns by implementing legislative measures to regulate the industry and protect recipients of payday loans. As the effective annual interest rate for these loans often exceeds the criminal interest rate of more than 60% per year, the province's Lieutenant Governor in Council has asked the Governor in Council to designate the province pursuant to subsection 347.1(3) of the *Criminal Code*. With designation, Newfoundland and Labrador will be able to implement its legislative measures fully, including setting limits on the cost of borrowing.

Background

Newfoundland and Labrador's request for designation

On August 9, 2017, the Newfoundland Minister of Service NL wrote to the federal Minister of Justice and Minister of Innovation, Science and Economic Development noting that the Lieutenant Governor in Council of Newfoundland and Labrador had formally requested designation of the province by the Governor in Council for the purposes of section 347.1 of the *Criminal Code*.

Newfoundland's request referred to that province's legislative measures which, once in force, would provide a number of substantive protections for recipients of payday loans in Newfoundland and Labrador, including a limit on the cost of borrowing for payday loan agreements. The protections in *An Act to Amend the Consumer Protection and Business Practices Act*, the *Payday Loans Regulations*, and the *Payday Loans Licensing Regulations* include, inter alia,

- prohibitions on rollovers (repeat loans, which can become particularly expensive for consumers) and on concurrent loans;
- a cooling-off period that allows consumers to cancel their loans without charge if they choose to do so within a specified period;

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Décret.)

Enjeux

Les prêts sur salaire sont des prêts à la consommation à court terme, généralement d'environ 300 \$ à 500 \$, qui doivent, avec le coût d'emprunt, être remboursés dans un délai d'environ 10 jours, à la réception par le bénéficiaire de son chèque de paie suivant l'octroi du prêt. Depuis plusieurs années, des groupes de défense des consommateurs, des responsables de la réglementation et des Canadiens en général ont exprimé des préoccupations quant aux pratiques déloyales associées à l'industrie du prêt sur salaire. Le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador agit en adoptant des mesures législatives pour réglementer l'industrie et protéger les bénéficiaires de prêts sur salaire. Notamment parce que les taux d'intérêt appliqués à ces prêts sont souvent supérieurs au taux d'intérêt criminel, lequel s'entend d'un taux de plus de 60 % par année, le lieutenant-gouverneur de la province a demandé au gouverneur en conseil une désignation au terme de paragraphe 347.1(3) du *Code criminel*. Le Décret de désignation permettrait l'entière mise en œuvre des mesures législatives de Terre-Neuve-et-Labrador, et notamment de plafonner le coût d'emprunt.

Contexte

La demande de désignation de Terre-Neuve-et-Labrador

Le 9 août 2017, le ministre de Service TNL a écrit aux ministres fédéraux de la Justice et de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique pour les informer que le lieutenant-gouverneur en conseil de Terre-Neuve-et-Labrador avait officiellement demandé la désignation de la province par le gouverneur en conseil aux termes de l'article 347.1 du *Code criminel*.

La demande de Terre-Neuve-et-Labrador soulignait que des mesures législatives de la province, une fois en vigueur, permettraient de mettre en œuvre un certain nombre de mesures propres à protéger les bénéficiaires de prêts sur salaire à Terre-Neuve-et-Labrador, notamment en limitant le coût d'emprunt dans les contrats de prêts sur salaire. Les mesures de protection prévues aux termes de la loi intitulée *An Act to Amend the Consumer Protection and Business Practices Act* et des règlements intitulés *Payday loans Regulations* et *Payday Loans Licensing Regulations* comprennent, entre autres :

- l'interdiction de reconduire des prêts (les prêts à répétition, qui peuvent devenir particulièrement dispendieux pour les consommateurs) et d'accorder des prêts simultanés;

- specific contractual disclosure requirements;
- a licensing requirement; and
- a maximum cost of borrowing limit of \$21 per \$100 borrowed.

These legislative measures will be brought into force by proclamation on a date to be determined.

The Act and regulations, once in force, fulfill the requirements for designation as set out in subsection 347.1(3) of the *Criminal Code*, which states that the “Governor in Council shall, by order and at the request of the lieutenant governor in council of a province, designate the province for the purposes of this section if the province has legislative measures that protect recipients of payday loans and that provide for limits on the total cost of borrowing under the agreements.”

Designation process

The designation process plays an important role in determining whether section 347 of the *Criminal Code*, the criminal interest rate provision, and section 2 of the *Interest Act* will apply to certain payday loan agreements. Section 347 of the *Criminal Code* makes it an offence to enter into an agreement for, or receive payment of, interest at an effective annual interest rate exceeding 60%.

Under section 347.1 of the *Criminal Code*, a payday loan agreement will be exempt from section 347 when

- the payday loan is for \$1,500 or less and the term of the agreement is 62 days or less;
- the payday lender is licensed or otherwise specifically authorized by the province or territory to provide payday loans; and
- the province or territory has been designated by the Governor in Council.

In order for a province or territory to be designated by the Governor in Council, the province or territory must

- request, through their lieutenant governor in council, the federal designation; and
- enact legislative measures that protect recipients of payday loans and provide for a limit on the total cost of borrowing under payday loan agreements.

- une période de réflexion permettant aux consommateurs d'annuler un prêt sans pénalité pourvu qu'ils le fassent à l'intérieur d'un délai donné;
- des exigences particulières en matière de divulgation contractuelle;
- une exigence en matière de licence;
- un coût d'emprunt plafonné à 21 \$ par tranche de 100 \$ empruntés.

Ces mesures législatives entreront en vigueur par proclamation à une date qui reste à déterminer.

Une fois en vigueur, la Loi et les règlements connexes respecteront les exigences prévues au paragraphe 347.1(3) du *Code criminel*, qui prévoit que le « gouverneur en conseil, à la demande du lieutenant-gouverneur en conseil de toute province, désigne par décret cette dernière pour l'application du présent article, à condition que celle-ci ait adopté des mesures législatives qui protègent les bénéficiaires de prêts sur salaire et qui fixent un plafond au coût total des prêts ».

Le processus de désignation

La désignation par décret joue un rôle important dans l'application, de l'article 347 du *Code criminel*, la disposition relative au taux d'intérêt criminel, et de l'article 2 de la *Loi sur l'intérêt* à certaines conventions de prêts sur salaire. L'article 347 du *Code criminel* érige en infraction le fait de conclure une convention pour percevoir des intérêts à un taux annuel effectif supérieur à 60 % ou de percevoir des intérêts à un tel taux.

Comme le prévoit l'article 347.1 du *Code criminel*, l'article 347 ne s'applique pas à la convention de prêt sur salaire si les conditions suivantes sont réunies :

- la somme prêtée sur salaire est d'au plus 1 500 \$ et la durée de la convention est d'au plus 62 jours;
- le prêteur sur salaire est titulaire d'une licence ou de toute autre forme d'autorisation expresse de la province ou du territoire lui permettant d'accorder des prêts sur salaire;
- la province ou le territoire est désigné par le gouverneur en conseil.

Pour qu'une province ou un territoire soit désigné par le gouverneur en conseil, la province ou le territoire doit :

- demander, par l'entremise de son lieutenant-gouverneur en conseil, une désignation au gouvernement fédéral;
- adopter des mesures législatives qui protègent les bénéficiaires de prêts sur salaire et qui fixent un plafond au coût total des prêts sur salaire.

In practical terms, to seek a designation, the provincial/territorial minister responsible for consumer affairs writes to the federal Minister of Justice and Minister of Innovation, Science and Economic Development and requests it. Accompanying its letter, the province/territory provides

- a copy of its order in council, issued by the lieutenant governor in council seeking designation for the purpose of section 347.1; and
- the provincial/territorial legislation and, as applicable, regulations which demonstrate that it has legislative measures in place to protect recipients of payday loans, including that the payday lenders are licensed or otherwise specifically authorized to enter into payday loan agreements and that the legislation provides for limits on the total cost of borrowing.

Upon receipt of the letter and a determination of whether the criteria for designation have been met, the Minister of Justice and the Minister of Innovation, Science and Economic Development make a joint recommendation as to whether to grant the designation via order in council.

At the time the provincial/territorial request for designation is sent, it is sufficient for the province/territory to have a mechanism in place for setting a maximum cost of borrowing for payday loans. It is not necessary that the province/territory already have set the maximum cost of borrowing at that time. However, final approval of the designation cannot be made until a specific maximum cost of borrowing has been determined by the province/territory. The subsequent coming into force of the designation then coincides with the coming into force of the provincial/territorial legislative measures.

Decisions respecting the content of the provincial legislative measures, including the cost of borrowing limit, are made by the provincial legislatures and authorities, and the content of such measures may therefore vary from one province to another. It is nonetheless the case that, as a consequence of federal/provincial collaboration on this issue for a number of years, the legislative and regulatory protections for borrowers are very similar throughout much of Canada, although the cost of borrowing limits have varied somewhat.

A designation order shall be revoked pursuant to subsection 347.1(4) of the *Criminal Code* if the province no longer has measures in force that meet the criteria set out in section 347.1, or if the lieutenant governor in council of the province asks the Governor in Council to revoke the designation order.

Once designated, a province may, from time to time, modify the content of its regulatory regime. However, as long as the modified measures meet the criteria set out in

En pratique, le ministre provincial ou territorial responsable de la consommation écrit aux ministres fédéraux de la Justice et de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique et leur demande de procéder à la désignation. Il joint à la lettre :

- une copie du décret, pris par le lieutenant-gouverneur en conseil, par lequel il demande la désignation fédérale pour l'application de l'article 347.1;
- la loi et, le cas échéant, les règlements qui démontrent que la province ou le territoire a adopté les mesures législatives nécessaires pour protéger les bénéficiaires de prêts sur salaire, y compris une mesure selon laquelle le prêteur sur salaire doit être titulaire d'une licence ou d'une autre forme d'autorisation expresse lui permettant de conclure une convention de prêt sur salaire, et que ces mesures fixent un plafond au coût total des prêts.

Après avoir reçu la lettre et déterminé si les conditions préalables à la désignation sont remplies, les ministres de la Justice et de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique recommandent ou non au gouverneur en conseil d'accorder par décret la désignation.

Au moment où la demande de désignation est envoyée, il suffit que la province ou le territoire ait mis en place un mécanisme de plafonnement du coût des prêts sur salaire. Il n'est pas nécessaire que la province ou le territoire ait déjà établi le coût maximum exact. Toutefois, l'approbation définitive de la désignation ne peut avoir lieu avant que le coût maximum d'emprunt ait été déterminé par la province ou le territoire. L'entrée en vigueur de la désignation coïncidera alors avec l'entrée en vigueur des mesures provinciales ou territoriales.

Ce sont le législateur et les instances compétentes de la province qui prennent les décisions quant au contenu des mesures législatives provinciales, y compris le plafond du coût total d'emprunt. Les dispositions peuvent donc varier d'une province à l'autre. Néanmoins, en raison d'une collaboration fédérale-provinciale qui se poursuit depuis un certain nombre d'années, les mesures législatives et réglementaires visant à protéger les consommateurs se ressemblent beaucoup à travers le Canada, quoique les plafonds fixés au coût total des prêts varient quelque peu.

Par le paragraphe 347.1(4) du *Code criminel*, le gouverneur en conseil révoque un décret de désignation si les mesures visées à l'article 347.1 ne sont plus en vigueur ou si le lieutenant-gouverneur en conseil de la province demande au gouverneur en conseil de révoquer le décret de désignation.

Une fois désignée, la province peut, de temps à autre, modifier le contenu de son régime réglementaire. Toutefois, tant que les mesures modifiées satisfont aux critères

section 347.1, there is no need for the Governor in Council to revoke the designation pursuant to subsection 347.1(4).

Newfoundland and Labrador will be the ninth province designated pursuant to subsection 347.1(3). Previously designated provinces are Nova Scotia, Ontario, and British Columbia (whose designations came into force in 2009); Alberta and Manitoba (2010); Saskatchewan (2012); Prince Edward Island (2014); and New Brunswick (2017).

Objectives

Designating Newfoundland and Labrador for the purposes of section 347.1 of the *Criminal Code* ensures the province has the flexibility it requires to regulate the payday lending industry as it deems appropriate. Given that the cost of borrowing charges for typical payday loans usually exceed the 60% criminal interest limit set out in section 347, section 347.1 recognizes that provinces may face difficulty in regulating and licensing the provision of such loans (as opposed to prohibiting them outright), because to do so would essentially result in the licensing of an activity that is prohibited by the *Criminal Code*.

Description

The Order designates Newfoundland and Labrador for the purposes of section 347.1 of the *Criminal Code*. Section 347.1 provides that the Governor in Council shall designate a province for the purposes of that provision, if the province meets certain criteria. This designation enables provinces or territories to legislate and regulate the payday lending industry. The province must have legislative measures that protect recipients of payday loans, including limits on the total cost of borrowing for such loans. The Order is made at the request of the Lieutenant Governor in Council of Newfoundland and Labrador.

The Order will take effect on the first day upon which the province brings into force all of the following provisions:

- *An Act to Amend the Consumer Protection and Business Practices Act*, S.N.L 2016, c. 46;
- *Payday Loans Regulations*; and
- *Payday Loans Licensing Regulations*.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to the Order, as there are no direct effects on administrative burden arising from the designation of Newfoundland and Labrador. Any such effects arise from the province’s regulatory framework. The regulation of the payday lending industry falls squarely with the province’s responsibility, and

énoncés à l’article 347.1, il n’est pas nécessaire que le gouverneur en conseil mette fin à cette désignation conformément au paragraphe 347.1(4).

Terre-Neuve-et-Labrador sera la neuvième province à recevoir la désignation prévue au paragraphe 347.1(3). Les provinces ayant déjà reçu cette désignation sont la Nouvelle-Écosse, l’Ontario et la Colombie-Britannique (dont les désignations sont entrées en vigueur en 2009); l’Alberta et le Manitoba (2010); la Saskatchewan (2012); l’Île-du-Prince-Édouard (2014); le Nouveau-Brunswick (2017).

Objectifs

La désignation de Terre-Neuve-et-Labrador aux fins de l’application de l’article 347.1 du *Code criminel* fait en sorte que la province dispose de la souplesse nécessaire pour réglementer l’industrie du prêt sur salaire comme elle le juge approprié. Comme le coût des frais d’emprunt liés aux prêts sur salaire types dépasse généralement le plafond du taux d’intérêt criminel de 60 % prévu à l’article 347, l’article 347.1 reconnaît que les provinces peuvent éprouver de la difficulté à réglementer l’octroi de tels prêts et à délivrer les licences (plutôt que de les interdire tout simplement), parce que cela reviendrait essentiellement à la reconnaissance officielle d’une activité criminelle.

Description

Le Décret désigne Terre-Neuve-et-Labrador pour l’application de l’article 347.1 du *Code criminel*. Suivant l’article 347.1, le gouverneur en conseil désigne toute province sous réserve que celle-ci remplisse certains critères. Une telle désignation permet aux provinces et aux territoires de légiférer et de réglementer l’industrie du prêt sur salaire. La province doit avoir adopté des mesures législatives qui protègent les bénéficiaires de prêts sur salaire, et notamment avoir fixé un plafond au coût total des prêts. Le Décret est pris à la demande du lieutenant-gouverneur en conseil de Terre-Neuve-et-Labrador.

Le Décret prendra effet le jour où la province mettra en vigueur l’ensemble des dispositions suivantes :

- *An Act to Amend the Consumer Protection and Business Practices Act*, S.N.L 2016, ch. 46;
- *Payday loans Regulations*;
- *Payday Loans Licensing Regulations*.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas puisqu’il n’y a pas d’effets directs sur le fardeau administratif découlant de la désignation de Terre-Neuve-et-Labrador. Si tant est qu’il y en ait, de tels effets découlent du cadre réglementaire de la province. La réglementation de l’industrie du prêt sur salaire relève en effet de la province, et donc, le

therefore the level of administrative burden on such lenders is a matter for the province itself to consider.

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as the federal designation itself will have no effect (e.g. administrative and compliance costs) on small businesses.

Consultation

Extensive federal, provincial and territorial (F/P/T) discussions, along with public consultations, took place over a period of nine years leading up to the development of Bill C-26, *An Act to amend the Criminal Code (criminal interest rate)* [S.C. 2007, c. 9]. Bill C-26 came into force upon receiving royal assent on May 3, 2007, and added section 347.1 to the *Criminal Code*.

F/P/T governments first discussed the exemption of payday loans from the application of section 347 of the *Criminal Code* in 1998. In 1999, after initial discussions among F/P/T Ministers responsible for Justice, F/P/T consumer ministers (represented federally by the Minister of Innovation, Science and Economic Development) asked the Consumer Measures Committee, a working group of senior F/P/T officials, to examine issues surrounding the alternative consumer credit industry. This industry includes pawnbrokers and rent-to-own outlets, in addition to payday lenders.

In 2000, the Consumer Measures Committee conducted a public round table in Vancouver, bringing together stakeholders from industry and consumer organizations to gather their views about appropriate means of regulation of the alternative credit market. This round table was followed by a questionnaire sent to major payday lenders with the objective of gaining more information on how the payday lending industry operates.

In 2002, the Consumer Measures Committee held a public stakeholder consultation to examine possible amendments to section 347 of the *Criminal Code* to accommodate regulation of the payday lending industry. In 2004 and 2005, the Consumer Measures Committee consulted the public again to examine the appropriate elements of a consumer protection framework to regulate the payday lending industry. Both consultations involved direct mailings to major industry and consumer groups as well as other interested parties. In addition, the consultation

fardeau administratif imposé à ceux qui accordent ce type de prêts est une question qu'il appartient à la province de prendre en considération.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à la présente proposition, étant donné que la désignation par le gouvernement fédéral n'aura en soi aucune incidence (par exemple des coûts administratifs ou des coûts liés à la conformité) sur les petites entreprises.

Consultation

D'importantes discussions fédérales, provinciales et territoriales (FPT), ainsi que des consultations publiques, se sont poursuivies sur une période de neuf ans et ont mené à la rédaction du projet de loi C-26, *Loi modifiant le Code criminel (taux d'intérêt criminel)* [L.C. 2007, ch. 9]. Le projet de loi C-26, qui est entré en vigueur à la date de la sanction royale, le 3 mai 2007, a ajouté l'article 347.1 au *Code criminel*.

Les administrations FPT ont discuté pour la première fois en 1998 de la possibilité d'exclure les prêts sur salaire du champ d'application de l'article 347 du *Code criminel*. En 1999, après des discussions préliminaires entre les ministres FPT responsables de la Justice, les ministres FPT responsables de la consommation (au fédéral, le ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique) ont demandé au Comité des mesures en matière de consommation, groupe de travail formé de hauts fonctionnaires FPT, d'examiner les questions relatives à l'industrie parallèle du prêt à la consommation. Cette industrie comprend notamment les prêteurs sur gages et les établissements de type « louer pour acheter », en plus des prêteurs sur salaire.

En 2000, le Comité des mesures en matière de consommation a tenu à Vancouver une table ronde publique réunissant des intervenants de l'industrie et des organismes de protection des consommateurs afin de recueillir leurs points de vue sur les moyens de régler adéquatement le marché parallèle du crédit. Par la suite, un questionnaire a été transmis aux principaux prêteurs sur salaire dans le but d'en savoir davantage sur le fonctionnement de l'industrie du prêt sur salaire.

En 2002, le Comité des mesures en matière de consommation a mené une consultation publique auprès des intervenants afin d'examiner les modifications qui pourraient être apportées à l'article 347 du *Code criminel* dans l'esprit de régler l'industrie du prêt sur salaire. En 2004 et 2005, il a consulté le public à nouveau afin d'établir un cadre de protection des consommateurs propre à régler l'industrie du prêt sur salaire. Pour chacune de ces consultations, des questionnaires ont été envoyés directement aux principaux représentants de l'industrie et

documents were made available to the general public via the Internet.

These various consultations showed that the majority of stakeholders from industry agreed that amendments to the *Criminal Code* permitting certain payday loan agreements to be exempt from section 347, accompanied by an applicable consumer protection regulatory framework, would be an appropriate approach. This view was also held by the majority of consumer groups and most academics consulted. Some civil society groups, however, indicated that there should be no exemption from section 347, and that the provision should be strictly enforced by the provinces and territories.

The Government of Newfoundland and Labrador has consulted with relevant stakeholders, including payday lenders, regarding the proposed regulation of payday lending in the province through *An Act to Amend the Consumer Protection and Business Practices Act* (which received royal assent in December 2016) and the associated payday lending regulations. Consultations included the publication of proposed rules for payday loans, and of the maximum rates and fees. Newfoundland and Labrador officials also note that they learned a great deal from the experiences of other provinces that had previously moved ahead with regulation of the industry.

Rationale

Under section 347.1 of the *Criminal Code*, a designation must be made where the lieutenant governor in council of a province has requested it, and they have demonstrated that they have legislative measures in place to protect recipients of payday loans and that provide for a limit on the total cost of borrowing.

The Newfoundland and Labrador legislative measures are narrow in scope, applying only to payday lenders, and therefore have no effect on other sectors. Similarly, the federal designation has no impact on the application of section 347, outside of a narrowly defined set of payday lending agreements provided by payday lenders that are licensed by the province.

There are no costs or benefits associated directly with the Order. Any costs or benefits accrued by Newfoundland and Labrador residents and payday lenders are by virtue of the implementation of the provincial legislative measures, which this designation merely facilitates. There will be some regulatory costs for payday lenders in the province, most concretely in the form of an annual

d'organismes de protection des consommateurs ainsi qu'à d'autres parties intéressées. De plus, les documents de consultation ont été rendus publics sur Internet.

Ces diverses consultations ont fait ressortir que la majorité des intervenants de l'industrie convenaient que des modifications du *Code criminel* qui permettraient d'exempter certaines conventions de prêt sur salaire du champ d'application de l'article 347, assorties d'un cadre réglementaire de protection des consommateurs, constitueraient une bonne approche. La majorité des groupes de protection des consommateurs et la plupart des universitaires consultés partageaient cette opinion. Certains groupes de protection des consommateurs se sont cependant opposés à l'exemption du champ d'application de l'article 347, et ont indiqué que les dispositions devraient être appliquées rigoureusement par les provinces et les territoires.

Le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador a consulté les intervenants concernés, y compris les prêteurs sur salaire, concernant son projet de réglementer les prêts sur salaires accordés dans la province sous le régime de la loi intitulée *An Act to Amend the Consumer Protection and Business Practices Act* (qui a reçu la sanction royale en décembre 2016) et des règlements connexes liés aux prêts sur salaire. Des règles proposées au regard des prêts sur salaire ainsi que les limites de taux et de frais ont été publiées au cours de ces consultations. Les représentants de Terre-Neuve-et-Labrador ont également dit avoir grandement appris de l'expérience des provinces qui sont allées de l'avant et réglementent l'industrie.

Justification

Conformément à l'article 347.1 du *Code criminel*, la désignation a lieu à la demande du lieutenant-gouverneur en conseil de toute province, sous réserve qu'il soit démontré que celle-ci a adopté des mesures législatives qui protègent les bénéficiaires de prêts sur salaire et qui fixent un plafond au coût total des prêts.

Les mesures législatives de Terre-Neuve-et-Labrador ont une portée étroite, en ce qu'elles ne s'appliquent qu'aux prêteurs sur salaire et n'ont donc pas d'effet sur les autres secteurs. De même, la désignation fédérale n'a pas d'incidence sur l'application de l'article 347, si ce n'est à un ensemble étroitement défini de conventions de prêts sur salaire que peuvent conclure les prêteurs sur salaire titulaires d'une licence délivrée par la province.

Il n'y a pas de coûts ou avantages associés directement au Décret. Les coûts ou avantages éventuels reviendront aux résidents et aux prêteurs sur salaire de Terre-Neuve-et-Labrador en raison de la mise en œuvre des mesures législatives provinciales, que la désignation ne fait que faciliter. Les prêteurs sur salaire qui exercent des activités dans la province devront assumer certains coûts

licensing fee for each payday lending store, payable to the province.

There will be other impacts on payday lenders resulting from the new cost of borrowing limit of \$21 per \$100 loaned. Thus, those payday lenders who currently charge more than that limit will have to lower their charges to consumers in order to continue doing business or risk being prosecuted. At the same time, the payday lenders will benefit from regulatory stability that has been absent up until the present time.

Consumers of payday loans in Newfoundland and Labrador will benefit to the extent that charges for payday loans are lowered. Benefits to consumers also include greater consumer protection, as an industry that has not been regulated to date will become subject to new requirements for disclosure and contracting, and prohibitions on certain business practices, such as rollovers.

Implementation, enforcement and service standards

The Order will come into force on the first day upon which those provisions of Newfoundland and Labrador's Act and regulations noted above under "Description" come into force. The province will notify the industry and the public of the new requirements and protections in accordance with its own normal regulatory practices.

The protection of consumers within the payday lending industry is a matter of provincial jurisdiction. Therefore, the task of officials of the Justice and Innovation, Science and Economic Development departments, once the designation is made, is to monitor to ensure that Newfoundland and Labrador continues to have measures that protect recipients of payday loans, including maximum cost of borrowing charges. If at some point measures that meet those criteria are no longer in effect in the province, then the Governor in Council would revoke the designation in accordance with subsection 347.1(4) of the *Criminal Code*.

Contacts

Paula Clarke
Counsel
Criminal Law Policy Section
Department of Justice Canada
284 Wellington Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H8
Telephone: 613-957-4686
Fax: 613-941-9310
Email: paula.clarke@justice.gc.ca

réglementaires, plus concrètement sous la forme d'un droit de licence annuel pour chaque établissement de prêt sur salaire, payable à la province.

Le nouveau plafond fixé au coût total d'emprunt, soit 21 \$ par tranche de 100 \$ empruntés, aura aussi des effets sur les prêteurs sur salaire. Ainsi, les prêteurs sur salaire qui exigent des taux supérieurs à cette limite devront réduire les frais qu'ils imposent aux consommateurs afin de pouvoir poursuivre leurs activités, à défaut de quoi ils s'exposent à des poursuites. Cela dit, les prêteurs sur salaire bénéficieront d'une stabilité réglementaire qui était absente jusqu'à présent.

Les clients des prêteurs sur salaire de Terre-Neuve-et-Labrador tireront avantage du projet de décret dans la mesure où les coûts des prêts sur salaire seront réduits. Les consommateurs bénéficieront également d'une plus grande protection, étant donné que cette industrie, non réglementée à ce jour, deviendra assujettie à de nouvelles dispositions sur la divulgation et les contrats, et à des interdictions touchant certaines pratiques commerciales comme la reconduction de prêts.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le Décret prendra effet le jour où entreront en vigueur les dispositions de la Loi et des règlements de Terre-Neuve-et-Labrador qui sont mentionnés précédemment dans la section « Description ». La province informera l'industrie et le public des nouvelles exigences et mesures de protection conformément à ses pratiques de réglementation normales.

La protection des consommateurs au sein de l'industrie du prêt sur salaire relève de la compétence des provinces. Une fois la désignation accordée, les représentants des ministères de la Justice et de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique auront donc comme tâche de veiller à ce que Terre-Neuve-et-Labrador maintienne les mesures permettant de protéger les bénéficiaires de prêts sur salaire, dont le plafond des frais d'emprunt. Advenant que de telles mesures ne soient plus en vigueur dans la province, le gouverneur en conseil révoquera la désignation conformément au paragraphe 347.1(4) du *Code criminel*.

Personnes-ressources

Paula Clarke
Avocate
Section de la politique en matière de droit pénal
Ministère de la Justice Canada
284, rue Wellington
Ottawa (Ontario)
K1A 0H8
Téléphone : 613-957-4686
Télécopieur : 613-941-9310
Courriel : paula.clarke@justice.gc.ca

Peter Murphy
Policy Analyst
Office of Consumer Affairs
Small Business, Tourism and Marketplace Services
Sector
Innovation, Science and Economic Development Canada
235 Queen Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H5
Telephone: 343-291-3054
Fax: 343-291-1880
Email: peter.murphy@canada.ca

Peter Murphy
Analyste des politiques
Bureau de la consommation
Secteur des services axés sur le marché, le tourisme et la
petite entreprise
Innovation, Sciences et Développement économique
Canada
235, rue Queen
Ottawa (Ontario)
K1A 0H5
Téléphone : 343-291-3054
Télécopieur : 343-291-1880
Courriel : peter.murphy@canada.ca

Registration
SOR/2018-258 November 23, 2018

CANADIAN TRANSPORTATION ACCIDENT
INVESTIGATION AND SAFETY BOARD ACT

P.C. 2018-1440 November 22, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the President of the Queen's Privy Council for Canada, pursuant to subsections 31(1) and 34(1)^a of the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*^b, approves the annexed *Regulations Amending the Transportation Safety Board Regulations*, made by the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board.

Whereas, pursuant to subsection 34(3) of the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*^b, a copy of the proposed *Regulations Amending the Transportation Safety Board Regulations*, substantially in the annexed form, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 10, 2018 and a reasonable opportunity was afforded to interested persons to make representations to the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board with respect to the proposed Regulations;

Therefore, the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board, pursuant to subsections 31(1) and 34(1)^a of the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Transportation Safety Board Regulations*.

Ottawa, August 15, 2018

Kathleen Fox
Chairperson of the Canadian Transportation
Accident Investigation and Safety Board

Enregistrement
DORS/2018-258 Le 23 novembre 2018

LOI SUR LE BUREAU CANADIEN D'ENQUÊTE SUR
LES ACCIDENTS DE TRANSPORT ET DE LA
SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

C.P. 2018-1440 Le 22 novembre 2018

Sur recommandation du président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et en vertu des paragraphes 31(1) et 34(1)^a de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*, ci-après, pris par le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports.

Attendu que, conformément au paragraphe 34(3) de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*^b, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la Partie 1 de la *Gazette du Canada* le 10 février 2018 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports,

À ces causes, en vertu des paragraphes 31(1) et 34(1)^a de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*^b, le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*, ci-après.

Ottawa, le 15 août 2018

La présidente du Bureau canadien d'enquête sur
les accidents de transport et de la sécurité des
transports
Kathleen Fox

^a S.C. 1998, c. 20, s. 21

^b S.C. 1989, c. 3

^a L.C. 1998, ch. 20, art. 21

^b L.C. 1989, ch. 3

Regulations Amending the Transportation Safety Board Regulations

Amendments

1 Clauses 2(1)(a)(i)(A) to (C) of the French version of the *Transportation Safety Board Regulations*¹ are replaced by the following:

- (A) soit à bord de l'aéronef,
- (B) soit en contact direct avec un élément de l'aéronef, y compris les éléments qui s'en sont détachés,
- (C) soit exposée directement au souffle d'un réacteur ou d'une hélice, ou à la déflexion vers le bas d'un rotor d'hélicoptère,

2 (1) Paragraph 3(1)(f) of the Regulations is replaced by the following:

(f) there is an accidental release on board or from the ship which results in any of the events listed in subsection 8.4(2) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*.

(2) Subparagraph 3(2)(f)(ii) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(ii) toute mesure prise ou prévue pour sauvegarder les données contenues dans l'enregistreur;

3 (1) Subsection 4(1) of the Regulations is replaced by the following:

Report — pipeline occurrences

4 (1) The operator must report any of the following pipeline occurrences to the Board:

- (a) the pipeline sustains damage that affects the safe operation of the pipeline as a result of another object coming into contact with it;
- (b) an unauthorized third party activity affects the structural integrity of the pipeline;
- (c) a geotechnical, hydrotechnical or environmental activity poses a threat to the safe operation of the pipeline.

Règlement modifiant le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports

Modifications

1 Les divisions 2(1)a)(i)(A) à (C) de la version française du *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*¹ sont remplacées par ce qui suit :

- (A) soit à bord de l'aéronef,
- (B) soit en contact direct avec un élément de l'aéronef, y compris les éléments qui s'en sont détachés,
- (C) soit exposée directement au souffle d'un réacteur ou d'une hélice, ou à la déflexion vers le bas d'un rotor d'hélicoptère,

2 (1) L'alinéa 3(1)f du même règlement est remplacé par ce qui suit :

f) il se produit un rejet accidentel à bord du navire, ou depuis celui-ci, qui entraîne l'une ou l'autre des conséquences visées au paragraphe 8.4(2) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

(2) Le sous-alinéa 3(2)f)(ii) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) toute mesure prise ou prévue pour sauvegarder les données contenues dans l'enregistreur;

3 (1) Le paragraphe 4(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Rapport – accident de pipeline

4 (1) L'exploitant fait rapport au Bureau des accidents de pipeline suivants :

- a) le pipeline subit des dommages en étant heurté par un objet, de sorte que son exploitation en toute sécurité est compromise;
- b) une activité non autorisée effectuée par un tiers compromet l'intégrité structurale du pipeline;
- c) une activité géotechnique, hydrotechnique ou environnementale compromet l'exploitation en toute sécurité du pipeline.

¹ SOR/2014-37

¹ DORS/2014-37

Report — occurrences caused by operation

(1.1) The operator must report any of the following pipeline occurrences to the Board if they result directly from the operation of the pipeline:

- (a)** a person sustains a *serious injury* as defined in section 1 of the *National Energy Board Onshore Pipeline Regulations* or is killed;
- (b)** there is a fire, ignition or explosion that
 - (i)** affects the safe operation of the pipeline, or
 - (ii)** poses a threat to the safety of any person, property or the environment;
- (c)** there is an occurrence that results in
 - (i)** an unintended or uncontrolled release of hydrocarbon gas,
 - (ii)** an unintended or uncontrolled release of HVP hydrocarbons,
 - (iii)** an unintended or uncontrolled release of LVP hydrocarbons in excess of 1.5 m³, or
 - (iv)** an unintended or uncontrolled release of a commodity other than hydrocarbon gas, HVP hydrocarbons or LVP hydrocarbons;
- (d)** there is a release of a commodity from the line pipe body;
- (e)** the pipeline is operated beyond design limits or any operating restrictions imposed by the National Energy Board;
- (f)** the pipeline restricts the safe operation of any mode of transportation.

(2) Paragraph 4(2)(j) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

- j)** le compte rendu de l'accident de pipeline, des circonstances qui y ont mené et de l'étendue des dommages, notamment les conséquences sur le pipeline ou tronçon du pipeline, sur tout autre bien et sur l'environnement;

(3) The definition *safety zone* in subsection 4(5) of the Regulations is repealed.

4 (1) The portion of subsection 5(1) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Rapport au Bureau

5 (1) L'exploitant de matériel roulant, l'exploitant de la voie ferrée ainsi que tout membre d'équipage qui

Rapport – accident causé par l'exploitation

(1.1) L'exploitant fait rapport au Bureau des accidents de pipeline ci-après, s'ils résultent directement de l'exploitation du pipeline :

- a)** une personne subit une *blessure grave* au sens de l'article 1 du *Règlement de l'Office national de l'énergie sur les pipelines terrestres*, ou décède;
- b)** il se produit un incendie ou une explosion qui, selon le cas, compromet :
 - (i)** l'exploitation en toute sécurité du pipeline,
 - (ii)** la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement;
- c)** il se produit un accident qui entraîne, selon le cas :
 - (i)** le rejet non intentionnel ou non maîtrisé de gaz d'hydrocarbures,
 - (ii)** le rejet non intentionnel ou non maîtrisé d'hydrocarbures à HPV,
 - (iii)** le rejet non intentionnel ou non maîtrisé de plus de 1,5 m³ d'hydrocarbures à BPV,
 - (iv)** le rejet non intentionnel ou non maîtrisé d'un produit autre que du gaz d'hydrocarbures, des hydrocarbures à HPV ou des hydrocarbures à BPV;
- d)** un produit est rejeté à partir du corps de la canalisation principale;
- e)** le pipeline est exploité au-delà des limites de calcul ou de toute restriction d'exploitation établie par l'Office national de l'énergie;
- f)** le pipeline limite l'exploitation en toute sécurité de tout mode de transport.

(2) L'alinéa 4(2)(j) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- j)** le compte rendu de l'accident de pipeline, des circonstances qui y ont mené et de l'étendue des dommages, notamment les conséquences sur le pipeline ou tronçon du pipeline, sur tout autre bien et sur l'environnement;

(3) La définition de *zone de sécurité*, au paragraphe 4(5) du même règlement, est abrogée.

4 (1) Le passage du paragraphe 5(1) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Rapport au Bureau

5 (1) L'exploitant de matériel roulant, l'exploitant de la voie ferrée ainsi que tout membre d'équipage qui

constatent personnellement un accident ferroviaire en font rapport au Bureau dans les cas suivants :

(2) Subparagraph 5(1)(a)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(ii) coming into direct contact with any part of the rolling stock or its contents;

(3) Paragraph 5(1)(j) of the Regulations is replaced by the following:

(j) there is an accidental release on board or from a rolling stock which results in any of the events listed in subsection 8.4(2) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*.

(4) Paragraph (c) of the definition *collision* in subsection 5(6) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

c) du matériel roulant et un objet ou un animal, dans le cas où le matériel roulant est endommagé ou déraillé. (*collision*)

5 Subsection 9(3) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(3) Ne peut être choisie par la personne appelée à comparaître une personne tenue de comparaître devant l'enquêteur en application de l'alinéa 19(9)a) de la Loi.

6 The portion of subsection 11(1) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Activités des observateurs

11 (1) Dans le cas où il mène une enquête sur un accident de transport, le Bureau peut autoriser l'observateur visé au paragraphe 23(2) de la Loi à faire une ou plusieurs des activités ci-après, sous la surveillance d'un enquêteur :

7 The heading before section 14 of the English version of the Regulations is replaced by the following:

Summons

8 Section 14 of the English version of the Regulations is amended by replacing “investigator’s notice” with “summons”.

9 Section 24 of the Regulations is repealed.

10 The schedule to the English version of the Regulations is amended by replacing “Statutory Summons” with “Summons” in Forms 2 to 5.

constatent personnellement un accident ferroviaire en font rapport au Bureau dans les cas suivants :

(2) Le sous-alinéa 5(1)a)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) soit en contact direct avec un élément du matériel roulant ou de son contenu;

(3) L'alinéa 5(1)j) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

j) il se produit un rejet accidentel à bord d'une unité de matériel roulant, ou depuis celle-ci, qui entraîne l'une ou l'autre des conséquences visées au paragraphe 8.4(2) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

(4) L'alinéa c) de la définition de *collision*, au paragraphe 5(6) de la version française du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

c) du matériel roulant et un objet ou un animal, dans le cas où le matériel roulant est endommagé ou déraillé. (*collision*)

5 Le paragraphe 9(3) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Ne peut être choisie par la personne appelée à comparaître une personne tenue de comparaître devant l'enquêteur en application de l'alinéa 19(9)a) de la Loi.

6 Le passage du paragraphe 11(1) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Activités des observateurs

11 (1) Dans le cas où il mène une enquête sur un accident de transport, le Bureau peut autoriser l'observateur visé au paragraphe 23(2) de la Loi à faire une ou plusieurs des activités ci-après, sous la surveillance d'un enquêteur :

7 L'intertitre précédant l'article 14 de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Summons

8 À l'article 14 de la version anglaise du même règlement « investigator’s notice » est remplacé par « summons ».

9 L'article 24 du même règlement est abrogé.

10 Dans les formules 2 à 5 de l'annexe de la version anglaise du même règlement, « Statutory Summons » est remplacé par « Summons ».

Coming into Force

11 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

The Transportation Safety Board of Canada (TSB) was created by an Act of Parliament in 1990. Sections 31 and 34 of the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act* (CTAISB Act) permit the TSB, subject to the approval of the Governor in Council, to make regulations. The *Transportation Safety Board Regulations* (the Regulations), which were originally approved in 1992, were repealed and replaced in 2014.

Following the implementation of Part I of the new Regulations in July 2014, a few of the regulatory provisions pertaining to the reporting requirements for pipeline occurrences have been subject to misinterpretation, causing unintended confusion for stakeholders. Furthermore, some minor discrepancies between the English and French texts in other areas of the Regulations were noted.

Objectives

The objectives of the amendments to the Regulations are to clarify selected reporting provisions and definitions relating to pipeline occurrences in order to address interpretation ambiguities between industry and the TSB, as well as to address minor discrepancies between the English and French text of the Regulations.

Description

The amendments consist of the following:

- Update selected reporting provisions for pipeline occurrences in order to address interpretation ambiguities between industry and the TSB. For example, the previous Regulations required the reporting of “an unauthorized third party activity within the safety zone that poses a threat to the safe operation of the pipeline.” Some pipeline operators had interpreted this as a requirement to report every encroachment within the “safety zone.” This interpretation led some operators to initially submit reports for every vehicle crossing the safety zone, which was not the intent of the Regulations. This provision has therefore been rewritten to clarify that only an unauthorized third party activity

Entrée en vigueur

11 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

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a été créé par une loi du Parlement en 1990. Les articles 31 et 34 de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* (Loi sur le BCEATST) permettent au BST, sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, d'établir des règlements. Le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports* (le Règlement) a été initialement approuvé en 1992, et a été abrogé et remplacé en 2014.

Après la mise en œuvre de la partie I du nouveau règlement en juillet 2014, quelques-unes des dispositions réglementaires portant sur les exigences relatives au rapport d'accidents de pipeline ont été sujettes à une interprétation erronée, donnant ainsi lieu à une confusion involontaire pour les intervenants. De plus, quelques divergences mineures entre les textes en anglais et en français portant sur d'autres points du Règlement ont été notées.

Objectifs

Les modifications au Règlement ont pour but de clarifier certaines dispositions et définitions relatives au rapport d'accidents de pipeline afin de lever les ambiguïtés d'interprétation entre l'industrie et le BST, et de corriger les divergences mineures entre les textes en anglais et en français du Règlement.

Description

Les modifications comprennent ce qui suit :

- Mise à jour de certaines dispositions relatives au rapport d'accidents de pipeline afin de lever les ambiguïtés d'interprétation qui existent entre l'industrie et le BST. Par exemple, le règlement antérieur exigeait un rapport lorsqu'une « activité non autorisée est effectuée par un tiers dans la zone de sécurité et compromet l'exploitation en toute sécurité du pipeline ». Certains exploitants de pipeline avaient interprété cela comme une exigence de rapport de tout empiètement dans la « zone de sécurité ». Cette interprétation a amené certains exploitants à soumettre initialement des rapports pour chaque véhicule traversant la zone de sécurité, ce qui n'était pas l'intention du Règlement. Cette disposition a

that affects the structural integrity of the pipeline is reportable. This amendment reflects the regulatory intent and is more closely aligned with the TSB mandate.

- Reorganize the reporting provisions for pipeline occurrences for consistency and clarity. In addition, multiple provisions addressing the same topic (i.e. in case of a fire, explosion or ignition, or damage to the pipeline) that were scattered throughout the Regulations have been consolidated into adjacent clauses in order to enhance clarity and streamline the text.
- Harmonize the definition of “serious injury” sustained as a result of a pipeline occurrence with the *National Energy Board Onshore Pipeline Regulations*.
- Address minor editorial issues, including updating some English and French terms, to ensure consistency and accuracy.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply. The amendments consist only of clarification of selected reporting provisions for pipeline occurrences, as well as adjustments to the English and French texts. No additional reporting provisions are being introduced; therefore, there is no overall quantifiable change in administrative burden associated with the amendments.

Small business lens

The amendments would not result in any incremental costs for business; therefore, the small business lens does not apply.

Consultation

In developing the revisions to the Regulations, the TSB consulted with key stakeholders in the pipeline industry, Transport Canada, provincial governments, transportation industry associations and key transportation companies. The majority of stakeholders were supportive of the amendments. Interpretation ambiguities pertaining to selected occurrence-reporting provisions were discussed with the National Energy Board as well as with some pipeline operators. The results of these discussions culminated in the development of the amendments to the reporting provisions for pipeline occurrences.

donc été réécrite pour préciser que seule une activité non autorisée effectuée par un tiers et qui compromet l'intégrité structurale du pipeline doit être signalée. Cette modification reflète la véritable intention du Règlement et correspond mieux au mandat du BST.

- Réorganisation des dispositions relatives au rapport d'accidents de pipeline aux fins de cohérence et de clarté. En outre, regroupement de plusieurs dispositions portant sur le même sujet (c'est-à-dire en cas d'un incendie ou d'une explosion, ou de dommages au pipeline) qui étaient dispersées dans le Règlement pour en faire des clauses adjacentes, et ce, afin d'améliorer la clarté et de simplifier le texte.
- Harmonisation de la définition de « blessure grave » subie à la suite d'un accident de pipeline avec celle du *Règlement de l'Office national de l'énergie sur les pipelines terrestres*.
- Correction de quelques problèmes mineurs liés à la rédaction, y compris la mise à jour de certains termes en anglais et en français, aux fins de cohérence et de précision.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas. Les modifications ne servent qu'à éclaircir certaines dispositions relatives au rapport d'accidents de pipeline, et à apporter certains ajustements au texte en anglais et en français. Aucune nouvelle disposition en matière de rapport n'est présentée; par conséquent, il n'y a aucun changement quantifiable global apporté au fardeau administratif associé aux modifications.

Lentille des petites entreprises

Les modifications n'entraîneraient aucun coût additionnel pour les entreprises; par conséquent, la lentille des petites entreprises ne s'applique pas.

Consultation

Lors de l'élaboration des révisions au Règlement, le BST a consulté des intervenants clés de l'industrie des pipelines, Transports Canada, les gouvernements provinciaux, des associations de l'industrie des transports et des sociétés de transport importantes. La majorité des intervenants ont appuyé les modifications. Les ambiguïtés d'interprétation de certaines dispositions relatives au rapport d'accidents ont fait l'objet de discussions avec l'Office national de l'énergie ainsi qu'avec certains exploitants de pipelines. Les résultats de ces discussions ont donné lieu à la rédaction des modifications aux dispositions relatives au rapport d'accidents de pipeline.

Prepublication

The proposed Regulations were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on February 10, 2018, followed by a 90-day public comment period.

Two letters of comments were received. One comment expressed support for the proposed amendments, and the other suggested a revision to the pipeline reporting provision to further reduce repetition and ambiguity.

In response, changes were made to further clarify the occurrence reporting provisions in the pipeline mode. The proposed provision requiring the reporting of interruptions of pipeline operations as a result of a situation that poses a threat to persons, property or the environment has been removed. This provision was redundant, as it required the reporting of occurrences that are also reportable under other provisions of the Regulations.

Rationale

The amendments to the Regulations do not result in any change to costs, as they do not change activities that were required under the previous Regulations. The benefits of the amendments include improved clarity in many areas of the Regulations. The incremental costs of the amendments are anticipated to be negligible, as there are no additional reporting requirements being introduced. These Regulations should result in minor savings for companies, as they will be able to report without having to seek clarifications from the TSB.

Implementation, enforcement and service standards

Following the coming into force of the Regulations, the TSB will update all relevant publications to reflect the updated regulatory terminology. Furthermore, the TSB will conduct outreach activities in the form of briefings and meetings with various transportation stakeholders.

There are no new compliance or enforcement strategies. The TSB will continue to monitor compliance with the Regulations, which will continue to be enforced through judicial action introduced by way of summary conviction, as per subsection 35(2) of the CTAISB Act.

Publication préalable

Le règlement proposé a été publié au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 10 février 2018, suivi d'une période de 90 jours aux fins d'observations du public.

Deux lettres d'observations ont été reçues. Une observation appuyait les modifications proposées, et l'autre suggérait de réviser la disposition relative au rapport d'accidents de pipeline afin d'éliminer davantage les répétitions et les ambiguïtés.

En réponse, des changements ont été apportés afin d'améliorer la clarté des dispositions sur le rapport d'accidents de pipeline. La disposition proposée exigeant le rapport d'interruptions de l'exploitation de pipelines découlant d'une situation qui constitue une menace pour les personnes, les biens ou l'environnement a été éliminée. La disposition était redondante, car elle exigeait le rapport d'accidents qui doivent également être signalés en vertu d'autres dispositions du Règlement.

Justification

Les modifications au Règlement ne donnent lieu à aucun changement dans les coûts, puisqu'elles ne donnent lieu à aucun changement dans les activités qui étaient requises en vertu du règlement antérieur. Les avantages des modifications comprennent une amélioration de la clarté de nombreux points du Règlement. On prévoit que les coûts différentiels des modifications seront négligeables, puisqu'aucune nouvelle exigence de rapport n'est introduite. Ce règlement devrait donner lieu à des économies mineures pour les sociétés, puisqu'elles pourront présenter des rapports sans devoir demander des précisions au BST.

Mise en œuvre, application et normes de service

Après l'entrée en vigueur du Règlement, le BST mettra à jour toutes les publications pertinentes pour tenir compte de la terminologie réglementaire mise à jour. En outre, le BST mènera des activités de sensibilisation sous forme de séances d'information et de réunions avec divers intervenants du secteur des transports.

Il n'y a aucune nouvelle stratégie de conformité ou d'application de la loi. Le BST continuera à surveiller le respect du Règlement, qui continuera à être appliqué par une action judiciaire introduite par voie de déclaration de culpabilité par procédure sommaire, en vertu du paragraphe 35(2) de la Loi sur le BCEATST.

Contact

Patrizia Huot
General Counsel
Transportation Safety Board of Canada
Place du Centre
200 Promenade du Portage
Gatineau, Quebec
K1A 1K8
Telephone: 819-994-9759
Email: Patrizia.Huot@bst-tsb.gc.ca

Personne-ressource

Patrizia Huot
Avocate générale
Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage
Gatineau (Québec)
K1A 1K8
Téléphone : 819-994-9759
Courriel : Patrizia.Huot@bst-tsb.gc.ca

Registration
SOR/2018-259 November 29, 2018

JUSTICE FOR VICTIMS OF CORRUPT FOREIGN
OFFICIALS ACT (SERGEI MAGNITSKY LAW)

P.C. 2018-1464 November 29, 2018

Whereas the Governor in Council is of the opinion that one or more of the circumstances described in subsection 4(2) of the *Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Act (Sergei Magnitsky Law)*^a have occurred;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to sections 4 and 15 of the *Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Act (Sergei Magnitsky Law)*^a, makes the annexed *Regulations Amending the Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Regulations*.

**Regulations Amending the Justice for
Victims of Corrupt Foreign Officials
Regulations**

Amendment

1 The schedule to the *Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Regulations*¹ is amended by adding the following in numerical order:

- 54 Mansour Othman ABAHUSSAIN (born on August 10 or 11, 1972)
- 55 Naif Hassan ALARIFI (born on February 28, 1986)
- 56 Fahad Shabib ALBALAWI (born on January 24, 1985)
- 57 Meshal Saad ALBOSTANI (born on March 27, 1987)
- 58 Thaar Ghaleb ALHARBI (born on August 1, 1979)
- 59 Abdulaziz Mohammed ALHAWSAWI (born on July 20, 1987)
- 60 Mustafa Mohammed ALMADANI (born on December 8, 1961)
- 61 Badr Lafi ALOTAIBI (born on July 6, 1973)
- 62 Khalid Aedh ALOTAIBI (born on June 28, 1988)

^a S.C. 2017, c. 21

¹ SOR/2017-233

Enregistrement
DORS/2018-259 Le 29 novembre 2018

LOI SUR LA JUSTICE POUR LES VICTIMES DE
DIRIGEANTS ÉTRANGERS CORROMPUS (LOI DE
SERGUEÏ MAGNITSKI)

C.P. 2018-1464 Le 29 novembre 2018

Attendu que la gouverneure en conseil juge que l'un ou l'autre des faits prévus au paragraphe 4(2) de la *Loi sur la justice pour les victimes de dirigeants étrangers corrompus (loi de Sergueï Magnitski)*^a s'est produit,

À ces causes, sur recommandation de la ministre des Affaires étrangères et en vertu des articles 4 et 15 de la *Loi sur la justice pour les victimes de dirigeants étrangers corrompus (loi de Sergueï Magnitski)*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement relatif à la justice pour les victimes de dirigeants étrangers corrompus*, ci-après.

**Règlement modifiant le Règlement relatif à
la justice pour les victimes de dirigeants
étrangers corrompus**

Modification

1 L'annexe du *Règlement relatif à la justice pour les victimes de dirigeants étrangers corrompus*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

- 54 Mansour Othman ABAHUSSAIN (né le 10 ou 11 août 1972)
- 55 Naif Hassan ALARIFI (né le 28 février 1986)
- 56 Fahad Shabib ALBALAWI (né le 24 janvier 1985)
- 57 Meshal Saad ALBOSTANI (né le 27 mars 1987)
- 58 Thaar Ghaleb ALHARBI (né le 1^{er} août 1979)
- 59 Abdulaziz Mohammed ALHAWSAWI (né le 20 juillet 1987)
- 60 Mustafa Mohammed ALMADANI (né le 8 décembre 1961)
- 61 Badr Lafi ALOTAIBI (né le 6 juillet 1973)
- 62 Khalid Aedh ALOTAIBI (né le 28 juin 1988)

^a L.C. 2017, ch. 21

¹ DORS/2017-233

- 63 Mohammad AL-OTAIBI (born on November 6, 1964)
- 64 Saif Saad ALQAHTANI (born in 1973)
- 65 Saud AL-QAHTANI (born on July 7, 1978)
- 66 Turki Muserref ALSEHRI (born in 1982)
- 67 Waleed Abdullah ALSEHRI (born on November 5, 1980)
- 68 Mohammed Saad ALZHRANI (born on March 8, 1988)
- 69 Maher Abdulaziz MUTREB (born on May 23, 1971)
- 70 Salah Mohammed TUBAIGY (born on August 20, 1971)

- 63 Mohammad AL-OTAIBI (né le 6 novembre 1964)
- 64 Saif Saad ALQAHTANI (né en 1973)
- 65 Saud AL-QAHTANI (né le 7 juillet 1978)
- 66 Turki Muserref ALSEHRI (né en 1982)
- 67 Waleed Abdullah ALSEHRI (né le 5 novembre 1980)
- 68 Mohammed Saad ALZHRANI (né le 8 mars 1988)
- 69 Maher Abdulaziz MUTREB (né le 23 mai 1971)
- 70 Salah Mohammed TUBAIGY (né le 20 août 1971)

Application Before Publication

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

Coming into Force

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Background

Canada has long expressed concern over the treatment of journalists, dissidents, and human rights activists in Saudi Arabia.

On October 2, 2018, Saudi national, Jamal Khashoggi, went to the Saudi consulate in Istanbul, Turkey, to attend to a private matter and did not re-emerge. In the weeks that followed Mr. Khashoggi's disappearance, details have emerged that he was tortured and murdered, in what amounts to an extrajudicial killing, by a group of Saudi officials inside the Saudi consulate in Istanbul, who were directed to do so by an additional public official located in Saudi Arabia. Mr. Khashoggi was a well-known journalist and, in recent years, an outspoken critic of the government of Saudi Arabia, including its poor record on human rights.

Antériorité de la prise d'effet

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

Entrée en vigueur

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Contexte

Le Canada est préoccupé depuis longtemps par le traitement qui est réservé aux journalistes, aux dissidents et aux activistes des droits de la personne en Arabie saoudite.

Le 2 octobre 2018, le ressortissant saoudien Jamal Khashoggi s'est présenté au consulat de l'Arabie saoudite à Istanbul, en Turquie, pour s'occuper d'une affaire privée; il n'en est jamais ressorti. Au cours des semaines qui ont suivi la disparition de M. Khashoggi, des détails ont été révélés, selon lesquels M. Khashoggi avait été torturé et assassiné à l'intérieur du consulat saoudien à Istanbul, dans le cadre de ce qui s'apparente à une exécution extrajudiciaire, menée par un groupe de représentants saoudiens, qui avaient reçu l'ordre d'un autre représentant se trouvant en Arabie saoudite. M. Khashoggi, qui était un journaliste bien connu, avait directement critiqué, au cours des dernières années, le gouvernement de l'Arabie saoudite, notamment ses antécédents en matière de respect des droits de la personne.

In the opinion of the Governor in Council, 17 foreign nationals were responsible for, or complicit in the torture and extrajudicial killing of Jamal Khashoggi.

Section 4 of the *Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Act* (the Act) enables the Governor in Council to make orders and regulations to restrict or prohibit activities set out in subsection 4(3), if the Governor in Council is of the opinion that the individual is

- a foreign national who is responsible for, or complicit in extrajudicial killings, torture or other gross violations of internationally recognized human rights committed against individuals in any foreign state who seek to expose illegal activity carried out by a foreign public official or to obtain, exercise, defend or promote internationally recognized human rights and freedoms, such as freedom of conscience, religion, thought, belief, opinion, expression, peaceful assembly and association, and the right to a fair trial and democratic elections;
- a foreign national who acts as an agent of or on behalf of a foreign state in a matter relating to an activity described above;
- a foreign public official, or an associate, who is responsible for, or complicit in ordering, controlling, or otherwise directing acts of significant corruption; or a foreign national has materially assisted, sponsored, or provided financial, material or technological support for, or goods or services in support of, an act of significant corruption by a foreign public official or their associate.

Objectives

The main objectives of the Regulations are

1. to signal Canada's condemnation of the gross violations of internationally recognized human rights; and
2. to seek an end to impunity for these violations.

Description

The *Regulations Amending the Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Regulations* (the Regulations) list 17 foreign nationals who, in the opinion of the Governor in Council, are responsible for or complicit in the gross violations of internationally recognized human rights, including torture and the extrajudicial killing of Jamal Khashoggi.

Pursuant to subsection 4(3) of the Act, the Regulations prohibit any dealing in the property of the listed foreign nationals. In addition, they prohibit the provision or

De l'avis de la gouverneure en conseil, 17 étrangers sont responsables ou complices de la torture et du meurtre extrajudiciaire de Jamal Khashoggi.

L'article 4 de la *Loi sur la justice pour les victimes de dirigeants étrangers corrompus* (la Loi) permet à la gouverneure en conseil de prendre tout décret ou règlement pour restreindre ou interdire les activités visées au paragraphe 4(3), si elle est d'avis que la personne en question :

- est un étranger responsable ou complice de meurtres extrajudiciaires, de tortures ou d'autres violations graves de droits de la personne reconnus à l'échelle internationale contre des personnes dans un État étranger qui tentent de dénoncer des activités illégales commises par des agents publics étrangers ou d'obtenir, d'exercer, de défendre ou de promouvoir des droits de la personne et des libertés reconnus à l'échelle internationale, notamment la liberté de conscience, de religion, de pensée, de croyance, d'opinion, d'expression, de réunion pacifique et d'association et le droit à un procès équitable et à des élections démocratiques;
- est un étranger qui, sur mandat ou au nom d'un État étranger, est impliqué dans une activité susmentionnée;
- est un agent public étranger ou une personne qui est associée à un tel agent, qui est responsable ou complice d'avoir ordonné, supervisé ou dirigé d'une façon quelconque des actes de corruption à grande échelle; ou est un étranger qui a substantiellement appuyé ou parrainé un acte de corruption à grande échelle commis par un agent public ou une personne associée à un tel agent, ou qui y a activement participé en fournissant de l'aide financière ou matérielle, du soutien technologique ou des biens ou services.

Objectifs

Les principaux objectifs du Règlement sont les suivants :

1. Signaler que le Canada condamne publiquement les atteintes flagrantes aux des droits de la personne reconnus à l'échelle internationale;
2. Déployer des efforts pour mettre fin à l'impunité de ces atteintes.

Description

Le *Règlement modifiant le Règlement relatif à la justice pour les victimes de dirigeants étrangers corrompus* (le Règlement) permet d'ajouter le nom de 17 étrangers qui, selon la gouverneure en conseil, sont responsables ou complices d'atteintes flagrantes aux droits de la personne reconnus à l'échelle internationale, notamment de la torture et du meurtre extrajudiciaire de Jamal Khashoggi.

Conformément au paragraphe 4(3) de la Loi, le Règlement interdit toute opération portant sur des biens des étrangers inscrits. Il interdit également la prestation ou

acquisition of financial or any other services to or for the benefit of, or on the direction of, the listed foreign nationals. Finally, no property can be made available to these foreign nationals or to a person acting on their behalf. These prohibitions apply to all persons in Canada and Canadians outside Canada, whether the activity is carried out in or outside Canada.

The foreign nationals listed in the Schedule to the Regulations are also inadmissible to Canada, pursuant to paragraph 35(1)(e) of the *Immigration and Refugee Protection Act*.

The *Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Permit Authorization Order*, which came into force on November 2, 2017, authorizes the Minister of Foreign Affairs to issue to any person in Canada and Canadian outside Canada a permit to carry out a specified activity or transaction, or any class of activity or transaction, that is otherwise prohibited pursuant to the Regulations, and issue a general permit to any person to carry out a class of activity or transaction that is otherwise prohibited pursuant to the *Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Regulations*.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule applies to the Regulations, as there are incremental administrative costs for businesses seeking permits that would authorize them to carry out specified activities or transactions that are otherwise prohibited.

However, the administrative burden associated with the Regulations is exempted from the “One-for-One” Rule, as the Regulations are made to address a unique and exceptional circumstance.

Small business lens

The Regulations potentially create additional administrative costs for small businesses seeking permits that would authorize them to carry out specified activities or transactions that are otherwise prohibited. However, costs will likely be low, as it is unlikely that Canadian businesses have dealings with these individuals.

Consultation

Public consultation on the Regulations would not be appropriate, as publicizing the name of the listed foreign nationals targeted by sanctions would result in asset flight prior to the coming into force of the Regulations.

l’acquisition de services financiers et de tout autre service aux étrangers inscrits ou la prestation ou l’acquisition de ceux-ci pour leur bénéfice, ou sous leur direction. Enfin, il est interdit de rendre disponibles des biens à ces étrangers, ou à une personne agissant pour leurs comptes. Ces interdictions s’appliquent à toute personne se trouvant au Canada ou tout Canadien se trouvant à l’étranger, que l’activité se déroule au Canada ou à l’étranger.

Les étrangers dont les noms ont été ajoutés à l’annexe du Règlement sont également inadmissibles au Canada, conformément à l’alinéa 35(1)e) de la *Loi sur l’immigration et la protection des réfugiés*.

Le *Décret concernant l’autorisation par permis, à procéder à certaines opérations (justice pour les victimes de dirigeants étrangers corrompus)*, qui est entré en vigueur le 2 novembre 2017, confère à la ministre des Affaires étrangères le pouvoir de délivrer à une personne se trouvant au Canada ou à un Canadien se trouvant à l’étranger un permis l’autorisant à mener une opération ou une activité, ou une catégorie d’opérations ou d’activités, qui fait l’objet d’une interdiction ou d’une restriction au titre du Règlement, et de délivrer un permis d’application générale autorisant toute personne à mener une catégorie d’opérations ou d’activités qui fait l’objet d’une interdiction ou d’une restriction au titre du *Règlement relatif à la justice pour les victimes de dirigeants étrangers corrompus*.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s’applique au Règlement, puisqu’il y a des coûts administratifs supplémentaires pour les entreprises qui demandent des permis afin d’avoir l’autorisation de réaliser des activités ou des transactions précises qui seraient normalement interdites.

Cependant, le fardeau administratif associé au Règlement est exempté de la règle du « un pour un », puisque ce règlement vise à traiter une circonstance unique et exceptionnelle.

Lentille des petites entreprises

Le Règlement entraîne potentiellement des coûts administratifs additionnels pour les petites entreprises qui demandent un permis afin d’être autorisées à réaliser des activités ou des transactions précises qui seraient normalement interdites. Cependant, ces coûts seront probablement peu élevés, car il est improbable que les entreprises canadiennes fassent affaire avec ces personnes.

Consultation

Une consultation publique sur le Règlement ne serait pas appropriée, puisque la publication du nom des étrangers visés par les sanctions mènerait à la fuite de biens avant l’entrée en vigueur du Règlement.

Rationale

Canada condemns the torture and extrajudicial killing of Jamal Khashoggi in Istanbul on October 2, 2018, and wishes to take action against those who are responsible for his death. To that end, the Governor in Council finds it necessary to amend the Regulations to add 17 foreign nationals to the Schedule to the *Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Regulations* who, in the opinion of the Governor in Council, are responsible for the torture and murder of Mr. Khashoggi. Their listing signals Canada's support for the respect of human rights and intent to end impunity for gross violations of internationally recognized human rights.

A significant impact on Canadian business activity is not expected. Listing a name in the Regulations simply adds a name to an existing list and an existing compliance process.

Implementation, enforcement and service standards

Canada's sanctions regulations are enforced by the Royal Canadian Mounted Police. In accordance with section 11 of the Act, every person who knowingly contravenes or fails to comply with the *Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Regulations* is liable upon summary conviction to a fine of not more than \$25,000 or to imprisonment for a term of not more than one year or to both, or upon conviction on indictment to imprisonment for a term or not more than five years. In addition, Immigration, Refugees and Citizenship Canada and the Canada Border Services Agency administer the *Immigration and Refugee Protection Act* and enforce its inadmissibility provisions associated with these Regulations, which limit the ability of foreign nationals to enter or remain in Canada.

Contact

Cory Anderson
Director
Sanctions Policy and Operations Coordination Division
Global Affairs Canada
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Telephone: 343-203-3277
Email: Cory.Anderson@international.gc.ca

Justification

Le Canada condamne la torture et le meurtre extrajudiciaire de Jamal Khashoggi, à Istanbul, le 2 octobre 2018 et souhaite prendre des mesures à l'encontre des responsables pour sa mort. À cette fin, la gouverneure en conseil trouve nécessaire de modifier le Règlement pour ajouter 17 étrangers à l'annexe du *Règlement relatif à la justice pour les victimes de dirigeants étrangers corrompus* qui, selon la gouverneure en conseil, sont responsables de la torture et du meurtre de M. Khashoggi. L'ajout de leur nom à la liste envoie le message que le Canada appuie le respect des droits de la personne et vise à mettre fin à l'impunité des atteintes flagrantes aux droits de la personne reconnus à l'échelle internationale.

On ne s'attend pas à des répercussions notables sur les activités commerciales du Canada. Le Règlement ne fait qu'ajouter un nom à la liste existante et à un processus de conformité existant.

Mise en œuvre, application et normes de service

La Gendarmerie royale du Canada est chargée de l'application des règlements relatifs aux sanctions prises par le Canada. Conformément à l'article 11 de la Loi, toute personne qui contrevient sciemment au *Règlement relatif à la justice pour les victimes de dirigeants étrangers corrompus* ou omet de s'y conformer commet une infraction passible, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, d'une amende maximale de 25 000 \$ et d'un emprisonnement maximal d'un an, ou de l'une de ces peines, ou sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, d'un emprisonnement maximal de cinq ans. Par ailleurs, Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada administrent la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* et appliquent les restrictions relatives à l'inadmissibilité, qui limitent la capacité des étrangers à entrer ou rester au Canada, associées à ce règlement.

Personne-ressource

Cory Anderson
Directeur
Direction de la coordination des politiques et des opérations des sanctions
Affaires mondiales Canada
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Téléphone : 343-203-3277
Courriel : Cory.Anderson@international.gc.ca

Registration
SOR/2018-260 November 29, 2018

FIRST NATIONS FISCAL MANAGEMENT ACT

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

Therefore, the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to subsection 2(3)^b of the *First Nations Fiscal Management Act*, makes the annexed *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act*.

Gatineau, November 26, 2018

Carolyn Bennett
Minister of Indian Affairs and
Northern Development

Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act

Amendment

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

Ahousaht First Nation
Atikamekw of Opitciwan First Nation
Atikamekw of Wemotaci First Nation
Brunswick House First Nation
Canoe Lake Cree First Nation
Cat Lake First Nation
English River First Nation
Henvey Inlet First Nation
Kispiox First Nation
Lennox Island First Nation
Ocean Man First Nation
Ochiichagwe'babigo'ining Ojibway Nation

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

^b S.C. 2015, c. 36, s. 177(2)

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

Enregistrement
DORS/2018-260 Le 29 novembre 2018

LOI SUR LA GESTION FINANCIÈRE DES PREMIÈRES NATIONS

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

À ces causes, en vertu du paragraphe 2(3)^b de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*^a, la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien prend l'*Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations*, ci-après.

Gatineau, le 26 novembre 2018

La ministre des Affaires indiennes et
du Nord canadien
Carolyn Bennett

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

Modification

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

Première Nation des Ahousahts
Première Nation des Atikamekw d'Opitciwan
Première Nation des Atikamekw de Wemotaci
Première Nation Brunswick House
Première Nation du lac Cat
Première Nation des Cris du lac Canoe
Première Nation English River
Première Nation Henvey Inlet
Première Nation de Kispiox
Première Nation de l'île Lennox
Première Nation Ocean Man
Nation ojibwée Ochiichagwebabigoining

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

^b L.C. 2015, ch. 36, par. 177(2)

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

Okanese First Nation
 Shawanaga First Nation
 Shoal Lake No. 40 First Nation
 Tataskweyak Cree Nation
 Temagami First Nation
 Wagmatcook First Nation

Coming into Force

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

First Nations wishing to access the full array of services available through the national First Nation institutions, created under the *First Nations Fiscal Management Act*, first require addition to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*. Subsection 2(3) of the *First Nations Fiscal Management Act* states that, at the request of a First Nation, the Minister of Indian Affairs and Northern Development may, by order, add, change or delete the name of the First Nation from the schedule.

The following 18 First Nations have requested, via band council resolutions, to be added to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*: Lennox Island First Nation in Prince Edward Island; Wagmatcook First Nation in Nova Scotia; Atikamekw of Opitciwan First Nation and Atikamekw of Wemotaci First Nation in Quebec; Brunswick House First Nation, Cat Lake First Nation, Henvey Inlet First Nation, Ochiichagwe'babigo'ining Ojibway Nation, Shawanaga First Nation, Shoal Lake No. 40 First Nation and Temagami First Nation in Ontario; Tataskweyak Cree Nation in Manitoba; Canoe Lake Cree First Nation, English River First Nation, Ocean Man First Nation and Okanese First Nation in Saskatchewan; and Ahousaht First Nation and Kispiox First Nation in British Columbia.

Première Nation Okanese
 Première Nation Shawanaga
 Première Nation du lac Shoal n° 40
 Nation crie Tataskweyak
 Première Nation Temagami
 Première Nation Wagmatcook

Entrée en vigueur

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Les Premières Nations désireuses de se prévaloir de tous les services offerts par les institutions nationales des Premières Nations, créées en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, doivent d'abord être inscrites à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Le paragraphe 2(3) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* affirme qu'à la demande d'une Première Nation, le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien peut, par arrêté, changer ou retrancher le nom d'une Première Nation de l'annexe ou l'y ajouter.

Les 18 Premières Nations suivantes, par le biais de résolutions de conseil de bande, ont demandé à être inscrites à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* : Première Nation de l'île Lennox de l'Île-du-Prince-Édouard; Première Nation Wagmatcook de la Nouvelle-Écosse; Première Nation des Atikamekw d'Opitciwan et Première Nation des Atikamekw de Wemotaci du Québec; Première Nation Brunswick House, Première Nation du lac Cat, Première Nation Henvey Inlet, Nation ojibwée Ochiichagwebabigo'ining, Première Nation Shawanaga, Première Nation du lac Shoal n° 40 et Première Nation Temagami de l'Ontario; Nation crie Tataskweyak du Manitoba; Première Nation des Cris du lac Canoe, Première Nation English River, Première Nation Ocean Man et Première Nation Okanese de la Saskatchewan; Première Nation des Ahousahts et Première Nation de Kispiox de la Colombie-Britannique.

Background

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

Objectives

By virtue of an order made under subsection 2(3) of the *First Nations Fiscal Management Act* by the Minister of Indian Affairs and Northern Development, the names of the 18 aforementioned First Nations are added to the schedule to the Act.

These First Nations will have the ability to access some or all of the services available under the *First Nations Fiscal Management Act*. The national First Nation institutions will work closely with First Nations who wish to implement property tax systems, strong financial management practices, and who wish to access the First Nations bond financing regime.

Description

The *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act*, made pursuant to subsection 2(3) of the *First Nations Fiscal Management Act*, adds the names of the following First Nations to the schedule: Lennox Island First Nation, Wagmatcook First Nation, Atikamekw of Opitciwan First Nation, Atikamekw of Wemotaci First Nation, Brunswick House First Nation, Cat Lake First Nation, Henvey Inlet First Nation, Ochiichagwe'babigo'ining Ojibway Nation, Shawanaga First Nation, Shoal Lake No. 40 First Nation, Temagami First Nation, Tataskweyak Cree Nation, Canoe Lake Cree First Nation, English River First Nation, Ocean Man First Nation, Okanese First Nation, Ahousaht First Nation and Kispiox First Nation.

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

Contexte

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

Objectifs

Aux termes d'un arrêté pris par la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien en vertu du paragraphe 2(3) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, les noms des 18 Premières Nations susmentionnés sont ajoutés à l'annexe de la Loi.

Ces Premières Nations pourront accéder à une partie ou à la totalité des services offerts sous le régime de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Les institutions nationales des Premières Nations collaboreront étroitement avec les Premières Nations qui désirent mettre en œuvre des systèmes d'impôts fonciers et des pratiques de gestion financière solides et accéder au régime de financement des obligations des Premières Nations.

Description

L'*Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations*, pris en vertu du paragraphe 2(3) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, ajoute les noms des Premières Nations suivantes à l'annexe : Première Nation de l'île Lennox, Première Nation Wagmatcook, Première Nation des Atikamekw d'Opitciwan, Première Nation des Atikamekw de Wemotaci, Première Nation Brunswick House, Première Nation du lac Cat, Première Nation Henvey Inlet, Nation ojibwée Ochiichagwebabigo'ining, Première Nation Shawanaga, Première Nation du lac Shoal n° 40, Première Nation Temagami, Nation crie Tataskweyak, Première Nation des Cris du lac Canoe, Première Nation English River, Première Nation Ocean Man, Première Nation Okanese, Première Nation des Ahousahts et Première Nation de Kispiox.

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

The First Nations may — should their governments so choose — impose property taxes and use property tax revenues or other revenues to invest in and support community projects under the framework of the *First Nations Fiscal Management Act*, as an alternative to the existing property tax jurisdiction available to First Nations under section 83 of the *Indian Act*. First Nations scheduled to the *First Nations Fiscal Management Act* are also able to seek certification in the areas of financial performance and financial management systems. Once certified, First Nations may apply for access to a First Nations bond financing regime based on their property tax or other revenue streams.

“One-for-One” Rule

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

Small business lens

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

Consultation

Given that this Order implements requests by the aforementioned 18 First Nations to come under the *First Nations Fiscal Management Act*, it was not considered necessary to undertake consultations over and above those already conducted by these First Nations with the residents of their communities.

The *First Nations Fiscal Management Act* national institutions work closely with all First Nations who have requested to be added to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*.

Rationale

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

Les Premières Nations peuvent, si leur gouvernement choisit de le faire, percevoir des impôts fonciers et investir les revenus de ces impôts, ainsi que d'autres revenus, dans des projets communautaires et les appuyer selon le cadre de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Ces mesures viendraient alors remplacer la compétence en matière d'imposition foncière prévue actuellement à l'article 83 de la *Loi sur les Indiens*. Les Premières Nations figurant à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* peuvent aussi demander l'examen de leur rendement financier ainsi que la certification de leurs régimes de gestion financière. Une fois certifiées, les Premières Nations ont également accès à un régime de financement par obligations fondé sur leurs impôts fonciers ou autres sources de revenus.

Règle du « un pour un »

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

Lentille des petites entreprises

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

Consultation

Compte tenu du fait que cet arrêté met en œuvre les demandes d'inscription des 18 premières nations susmentionnées à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, il n'a pas été jugé nécessaire de tenir des consultations en plus de celles qui avaient été menées par ces Premières Nations auprès des résidents de leurs collectivités.

Les institutions nationales des premières nations établies en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* collaborent étroitement avec les premières nations qui ont demandé à être inscrites à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

Justification

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

Implementation, enforcement and service standards

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

Contacts**For the First Nations Tax Commission**

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

For Indigenous and Northern Affairs Canada

Leane Walsh
Director
Fiscal Policy and Investment Readiness Directorate
Economic Policy Development Branch
10 Wellington Street, 17th floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H4
Telephone: 819-953-0103
Fax: 819-934-1983

Mise en œuvre, application et normes de service

Cet arrêté ne comprend aucune exigence en matière de conformité et d'application. Aucuns frais de mise en œuvre ou frais permanents ne peuvent être associés à l'ajout d'une Première Nation à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

Personnes-ressources**Pour la Commission de la fiscalité des premières nations**

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

Pour Affaires autochtones et du Nord Canada

Leane Walsh
Directrice
Direction des politiques budgétaires et préparation à l'investissement
Direction générale de l'élaboration des politiques
10, rue Wellington, 17^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H4
Téléphone : 819-953-0103
Télécopieur : 819-934-1983

Registration
SOR/2018-261 November 30, 2018

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION
ACT, 1999

P.C. 2018-1482 November 29, 2018

Whereas, pursuant to subsection 332(1)^a of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 17, 2018, a copy of the proposed *Regulations Limiting Carbon Dioxide Emissions from Natural Gas-fired Generation of Electricity*, substantially in the annexed form, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the proposed Regulations or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

Whereas, pursuant to subsection 93(3) of that Act, the National Advisory Committee has been given an opportunity to provide its advice under section 6^c of that Act;

And whereas, in accordance with subsection 93(4) of that Act, the Governor in Council is of the opinion that the proposed Regulations do not regulate an aspect of a substance that is regulated by or under any other Act of Parliament in a manner that provides, in the opinion of the Governor in Council, sufficient protection to the environment and human health;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment and the Minister of Health, pursuant to subsections 93(1) and 330(3.2)^d of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, makes the annexed *Regulations Limiting Carbon Dioxide Emissions from Natural Gas-fired Generation of Electricity*.

Regulations Limiting Carbon Dioxide Emissions from Natural Gas-fired Generation of Electricity

Overview

Purpose

1 These Regulations establish a regime for limiting carbon dioxide (CO₂) emissions that result from the

^a S.C. 2004, c. 15, s. 31

^b S.C. 1999, c. 33

^c S.C. 2015, c. 3, par. 172(d)

^d S.C. 2008, c. 31, s. 5

Enregistrement
DORS/2018-261 Le 30 novembre 2018

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT (1999)

C.P. 2018-1482 Le 29 novembre 2018

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1)^a de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, la ministre de l'Environnement a fait publier dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 17 février 2018, le projet de règlement intitulé *Règlement limitant les émissions de dioxyde de carbone provenant de la production d'électricité thermique au gaz naturel*, conforme en substance au texte ci-après, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution d'une commission de révision;

Attendu que, conformément au paragraphe 93(3) de cette loi, le comité consultatif national s'est vu accorder la possibilité de formuler ses conseils dans le cadre de l'article 6^c de celle-ci;

Attendu que la gouverneure en conseil est d'avis que, aux termes du paragraphe 93(4) de cette loi, le projet de règlement ne vise pas un point déjà réglementé sous le régime d'une autre loi fédérale de manière à offrir une protection suffisante pour l'environnement et la santé humaine,

À ces causes, sur recommandation de la ministre de l'Environnement et de la ministre de la Santé et en vertu des paragraphes 93(1) et 330(3.2)^d de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement limitant les émissions de dioxyde de carbone provenant de la production d'électricité thermique au gaz naturel*, ci-après.

Règlement limitant les émissions de dioxyde de carbone provenant de la production d'électricité thermique au gaz naturel

Aperçu

Objet

1 Le présent règlement établit un régime visant à limiter les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) provenant de la

^a L.C. 2004, ch. 15, art. 31

^b L.C. 1999, ch. 33

^c L.C. 2015, ch. 3, al. 172d)

^d L.C. 2008, ch. 31, art. 5

generation of electricity by means of thermal energy from the combustion of natural gas, whether in conjunction with other fuels, except coal, or not.

Interpretation

Definitions

2 (1) The following definitions apply in these Regulations.

Act means the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. (*Loi*)

API means the American Petroleum Institute. (*API*)

ASTM means ASTM International, formerly known as the American Society for Testing and Materials. (*ASTM*)

auditor means a person who

(a) is independent of the responsible person that is to be audited; and

(b) has knowledge of and has experience with respect to

(i) the certification, operation and relative accuracy test audit of continuous emission monitoring systems, and

(ii) quality assurance and quality control procedures in relation to those systems. (*vérificateur*)

authorized official means

(a) in respect of a responsible person that is a corporation, an officer of the corporation who is authorized to act on its behalf;

(b) in respect of a responsible person that is an individual, that individual or an individual who is authorized to act on that individual's behalf; and

(c) in respect of a responsible person that is another entity, a person authorized to act on that other entity's behalf. (*agent autorisé*)

biomass means a fuel that consists only of non-fossilized, biodegradable organic material that originates from plants or animals but does not originate from a geological formation, and includes gases and liquids that are recovered from the decomposition of organic waste. (*biomasse*)

boiler unit means a unit that consists of at least one boiler but does not have a combustion engine. (*groupe chaudière*)

production d'électricité à partir d'énergie thermique provenant de la combustion de gaz naturel seul ou avec d'autres combustibles, sauf le charbon.

Définitions et interprétation

Définitions

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

agent autorisé

a) Dans le cas où la personne responsable est une personne morale, celui de ses dirigeants autorisé à agir en son nom;

b) dans le cas où elle est une personne physique, celle-ci ou la personne qui est autorisée à agir en son nom;

c) dans le cas où elle est une autre entité, la personne autorisée à agir en son nom. (*authorized official*)

API L'American Petroleum Institute. (*API*)

ASTM L'ASTM International, auparavant connue sous le nom de American Society for Testing and Materials. (*ASTM*)

biomasse Combustible qui est constitué uniquement de matières organiques biodégradables non fossilisées d'origine végétale ou animale et qui ne provient pas d'une formation géologique. La biomasse comprend les gaz et les liquides récupérés de la décomposition des déchets organiques. (*biomass*)

capacité

a) S'agissant d'un groupe, la puissance maximale continue (la puissance nette maximale qui peut être maintenue en continu par le groupe, sans l'utilisation de brûleurs de conduits, dans des conditions normales) la plus récente déclarée à l'autorité provinciale responsable ou à l'exploitant de réseau électrique dans la province où l'appareil se trouve, exprimée en MW;

b) s'agissant d'un moteur à combustion, la capacité indiquée par le fabricant, exprimée en MW. (*capacity*)

combustible fossile Combustible autre que la biomasse. (*fossil fuel*)

conditions normales Température de 15 °C et pression de 101,325 kPa. (*standard conditions*)

énergie thermique utile Énergie, sous forme de vapeur ou d'eau chaude, destinée à être utilisée à une fin, autre que la production d'électricité, qui, n'était l'utilisation de cette vapeur ou de cette eau chaude, nécessiterait la

capacity means

(a) in the case of a unit, the maximum continuous rating (the maximum net power that can be continuously sustained by the unit without the use of duct burners, at standard conditions), expressed in MW, as most recently reported to a provincial authority of competent jurisdiction or to the electric system operator in the province where the unit is located; and

(b) in the case of a combustion engine, the manufacturer provided capacity, expressed in MW. (*capacité*)

combustion engine means an engine, other than an engine that is self-propelled or designed to be propelled while performing its function, that

(a) operates according to the Brayton thermodynamic cycle and combusts natural gas to produce a net amount of motive power; or

(b) combusts natural gas and uses reciprocating motion to convert thermal energy into mechanical work. (*moteur à combustion*)

combustion engine unit means a unit that consists of at least one combustion engine and, if applicable, a heat recovery system, but does not have a boiler. (*groupe moteur à combustion*)

continuous emission monitoring system or **CEMS** means equipment for the sampling, conditioning and analyzing of emissions from a given source and the recording of data related to those emissions. (*système de mesure et d'enregistrement en continu des émissions* ou *SMECE*)

facility means all buildings, other structures and equipment, whether the equipment is stationary or not, that are located on a single site or adjacent sites and that are operated as a single integrated site. (*installation*)

fossil fuel means a fuel other than biomass. (*combustible fossile*)

heat recovery system means equipment, other than a boiler, that extracts heat from a combustion engine's exhaust gases in order to generate steam or hot water. (*système de récupération de la chaleur*)

heat to electricity ratio means, in respect of a unit, the total useful thermal energy production in a calendar year, expressed in GWh, divided by the total gross electricity generation in that calendar year, expressed in GWh. (*rapport chaleur-électricité*)

consommation d'énergie (sous forme de combustible ou d'électricité). (*useful thermal energy*)

exploitant Personne ayant toute autorité sur un groupe. (*operator*)

gaz naturel Mélange d'hydrocarbures — tels que le méthane, l'éthane ou le propane — composé d'au moins 70 % de méthane par volume ou ayant un pouvoir calorifique supérieur d'au moins 35 MJ/m³ normalisés et d'au plus 41 MJ/m³ normalisés et qui est à l'état gazeux dans des conditions normales. Sont exclus les gaz d'enfouissement, gaz de digesteur, gaz provenant des systèmes de traitement des eaux usées, gaz de raffineries, gaz sulfureux, gaz de haut fourneau, gaz de gazéification, gaz de cokerie, gaz dérivés du coke de pétrole ou du charbon — y compris les gaz de synthèse — et les combustibles gazeux produits selon un procédé pouvant entraîner la formation d'un contenu en soufre ou d'un pouvoir calorifique très variables. (*natural gas*)

groupe Ensemble constitué des chaudières ou moteurs à combustion ainsi que de tout autre équipement raccordé à ceux-ci — notamment les brûleurs de conduit ou autres dispositifs de combustion, systèmes de récupération de la chaleur, turbines à vapeur, générateurs et dispositifs de contrôle des émissions —, qui produit de l'électricité et, le cas échéant, de l'énergie thermique utile par suite de la combustion de gaz naturel. (*unit*)

groupe chaudière Groupe qui comporte au moins une chaudière, mais aucun moteur à combustion. (*boiler unit*)

groupe moteur à combustion Groupe qui comporte au moins un moteur à combustion et, le cas échéant, un système de récupération de la chaleur, mais aucune chaudière. (*combustion engine unit*)

installation Tous les bâtiments, autres structures et équipements fixes ou mobiles, situés sur un site unique ou sur des sites adjacents qui sont exploités comme un site intégré unique. (*facility*)

Loi La Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999). (*Act*)

m³ normalisé S'entend du volume en mètres cubes dans des conditions normales. (*standard m³*)

Méthode de référence Le document publié par le ministère de l'Environnement intitulé *Méthode de référence pour le contrôle à la source : quantification des émissions de dioxyde de carbone des centrales thermiques par un système de mesure et d'enregistrement en continu des émissions*, daté de juin 2012. (*Reference Method*)

natural gas means a mixture of hydrocarbons — such as methane, ethane or propane — that is in a gaseous state at standard conditions and that is composed of at least 70% methane by volume or that has a higher heating value that is not less than 35 MJ/standard m³ and not more than 41 MJ/standard m³. It excludes landfill gas, digester gas, gas from wastewater treatment systems, refinery gas, sour gas, blast furnace gas, producer gas, coke oven gas, gas derived from petroleum coke or coal — including synthetic gas — or any gaseous fuel produced in a process that might result in highly variable sulphur content or heating value. (*gaz naturel*)

operator means a person who has the charge, management or control of a unit. (*exploitant*)

performance test verifier means a person who

- (a) is independent of the responsible person for which the performance test is being conducted; and
- (b) has knowledge of and has experience with respect to performance testing of boiler units. (*vérificateur de l'essai de rendement*)

potential electrical output means the quantity of electricity that would be generated by a unit in a calendar year if the unit were to operate at capacity at all times during that calendar year. (*production potentielle d'électricité*)

Reference Method means the document entitled *Reference Method for Source Testing: Quantification of Carbon Dioxide Releases by Continuous Emission Monitoring Systems from Thermal Power Generation*, June 2012, published by the Department of the Environment. (*Méthode de référence*)

responsible person means an owner or operator of a unit. (*personne responsable*)

standard conditions means a temperature of 15°C and a pressure of 101.325 kPa. (*conditions normales*)

standard m³ means a volume expressed in cubic metres — at standard conditions. (*m³ normalisé*)

unit means an assembly comprised of a boiler or combustion engine and any other equipment that is physically connected to either, including duct burners and other combustion devices, heat recovery systems, steam turbines, generators and emission control devices and that operate together to generate electricity and, if applicable, produce useful thermal energy, from the combustion of natural gas. (*groupe*)

useful life, in respect of a boiler unit referred to in subsection 3(4), has the same meaning as in subsection 2(1) of the *Reduction of Carbon Dioxide Emissions from Coal-fired Generation of Electricity Regulations*. (*vie utile*)

moteur à combustion Tout moteur, à l'exception du moteur autopropulsé et du moteur conçu pour être propulsé tout en accomplissant sa fonction :

- a) soit qui fonctionne selon le cycle thermodynamique de Brayton et qui brûle du gaz naturel en vue de la production d'une quantité nette de force motrice;
- b) soit qui brûle du gaz naturel et qui utilise un mouvement alternatif en vue de la conversion d'énergie thermique en travail mécanique. (*combustion engine*)

personne responsable Le propriétaire ou l'exploitant d'un groupe. (*responsible person*)

production potentielle d'électricité Quantité d'électricité qui serait produite par un groupe au cours d'une année civile s'il était exploité à sa capacité en tout temps au cours de cette année civile. (*potential electrical output*)

rapport chaleur-électricité S'agissant d'un groupe, la production totale d'énergie thermique utile pour une année civile, exprimée en GWh, divisée par la production brute totale d'électricité pour cette année civile, exprimée en GWh. (*heat to electricity ratio*)

système de mesure et d'enregistrement en continu des émissions ou **SMECE** Équipement destiné à l'échantillonnage, au conditionnement et à l'analyse d'émissions provenant d'une source donnée, ainsi qu'à l'enregistrement de données concernant ces émissions. (*continuous emission monitoring system* or *CEMS*)

système de récupération de la chaleur Équipement, autre qu'une chaudière, qui extrait la chaleur provenant des gaz d'échappement d'un moteur à combustion en vue de la production de vapeur ou d'eau chaude. (*heat recovery system*)

vérificateur Personne qui, à la fois :

- a) est indépendante de la personne responsable qui fait l'objet de la vérification;
- b) possède des connaissances et de l'expérience en ce qui touche :
 - (i) la certification, l'exploitation et la vérification de l'exactitude relative des systèmes de mesure et d'enregistrement en continu des émissions,
 - (ii) les procédures d'assurance de la qualité et de contrôle de la qualité de ces systèmes. (*auditor*)

vérificateur de l'essai de rendement Personne qui, à la fois :

- a) est indépendante de la personne responsable pour laquelle l'essai de rendement est effectué;

useful thermal energy means energy in the form of steam or hot water that is destined for a use — other than the generation of electricity — that would have required the consumption of energy in the form of fuel or electricity had that steam or hot water not been used. (*énergie thermique utile*)

Interpretation of documents incorporated by reference

(2) For the purposes of interpreting documents that are incorporated by reference into these Regulations, “should” must be read to mean “must” and any recommendation or suggestion must be read as an obligation.

Standards incorporated by reference

(3) Any standard of the ASTM, Gas Processors Association or the API that is incorporated by reference into these Regulations is incorporated as amended from time to time.

Application

New generation of electricity — boiler units

3 (1) These Regulations apply to any boiler unit that has a capacity of 25 MW or more, that begins generating electricity on or after January 1, 2019, beginning on January 1 of the calendar year during which it meets the following conditions:

- (a) more than 30% of its heat input, on average, during the calendar year, comes from the combustion of natural gas;
- (b) its heat to electricity ratio is not more than 0.9; and
- (c) a quantity of the electricity that it generates is sold or distributed to the electric grid.

New generation of electricity — combustion engine units

(2) These Regulations apply to any combustion engine unit that has a capacity of 25 MW or more, that begins generating electricity on or after January 1, 2021, beginning on January 1 of the calendar year during which it meets the following conditions:

- (a) more than 30% of its heat input, on average, during the calendar year, comes from the combustion of natural gas; and
- (b) 33% or more of its potential electrical output is sold or distributed to the electric grid, without regard to the quantity of electricity sold or distributed to the electric grid coming from the unit if the unit is equipped with replacement combustion engines that are temporarily

b) possède des connaissances et de l'expérience en ce qui touche la réalisation de ce type d'essai sur des groupes chaudière. (*performance test verifier*)

vie utile S'agissant du groupe chaudière visé au paragraphe 3(4), s'entend au sens du paragraphe 2(1) du Règlement sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone – secteur de l'électricité thermique au charbon. (*useful life*)

Interprétation des documents incorporés par renvoi

(2) Pour l'interprétation des documents incorporés par renvoi dans le présent règlement, toute mention de « should » ainsi que les recommandations et suggestions expriment une obligation.

Normes incorporées par renvoi

(3) Dans le présent règlement, tout renvoi à une norme de l'ASTM, de la Gas Processors Association ou de l'API s'entend de sa version éventuellement modifiée.

Champ d'application

Nouvelle production d'électricité — groupe chaudière

3 (1) Le présent règlement s'applique à tout groupe chaudière qui a une capacité d'au moins 25 MW et qui commence à produire de l'électricité le 1^{er} janvier 2019 ou après cette date, à compter du 1^{er} janvier de l'année civile au cours de laquelle il remplit les conditions suivantes :

- a) plus de 30 %, en moyenne au cours de l'année civile, de son apport de chaleur provient de la combustion de gaz naturel;
- b) son rapport chaleur-électricité est d'au plus 0,9;
- c) une quantité d'électricité qu'il produit est vendue ou distribuée au réseau électrique.

Nouvelle production d'électricité — groupe moteur à combustion

(2) Le présent règlement s'applique à tout groupe moteur à combustion qui a une capacité d'au moins 25 MW et qui commence à produire de l'électricité le 1^{er} janvier 2021 ou après cette date, à compter du 1^{er} janvier de l'année civile au cours de laquelle il remplit les conditions suivantes :

- a) plus de 30 %, en moyenne au cours de l'année civile, de son apport de chaleur provient de la combustion de gaz naturel;
- b) au moins 33 % de sa production potentielle d'électricité est vendue ou distribuée au réseau électrique, abstraction faite de la quantité d'électricité qui est vendue ou distribuée au réseau électrique s'il est muni de moteurs à combustion de remplacement installés

installed, for a period of not more than 90 days, as part of repairs or maintenance, during the replacement period.

Existing generation of electricity

(3) These Regulations also apply to any unit referred to in subsection (1) or (2) that generated electricity at a facility before January 1, 2019 in the case of a boiler unit and before January 1, 2021 in the case of a combustion engine unit and

(a) was moved to another facility on or after whichever of those dates is applicable; or

(b) is a combustion engine unit for which more than 50% of the total capacity of the combustion engines comes from combustion engines installed on or after January 1, 2021, unless they are engines that have a capacity of 150 MW or less and are installed to replace engines that have a capacity of 150 MW or less and that are installed before January 1, 2021.

Significantly modified – conversion to natural gas

(4) These Regulations also apply to any boiler unit referred to in subsection (1) that was registered under subsection 4(1) of the *Reduction of Carbon Dioxide Emissions from Coal-fired Generation of Electricity Regulations*, and that generated electricity before January 1, 2019, beginning on January 1 of the calendar year following that in which the unit ceases to combust coal.

Hybrid configuration

(5) If a combustion engine unit and a boiler unit share the same steam turbine, the provisions of these Regulations apply as follows:

(a) with respect to a combustion engine unit, they apply to the assembly comprised of combustion engines and any other equipment connected to them including the steam turbine that it shares with the boiler unit; and

(b) with respect to a boiler unit, they apply to the assembly comprised of boilers and any other equipment connected to them including the steam turbine that it shares with the combustion engine unit.

Non-application

(6) These Regulations do not apply to units with respect to a calendar year in which they generate electricity and, if applicable, produce useful thermal energy from the combustion of *coal* as defined in subsection 2(1) of the *Reduction of Carbon Dioxide Emissions from Coal-fired Generation of Electricity Regulations*.

temporairement dans le cadre de travaux de réparation ou d'entretien, pendant la période de remplacement, pour une période d'au plus quatre-vingt-dix jours.

Production d'électricité existante

(3) Le présent règlement s'applique également à tout groupe visé aux paragraphes (1) et (2) qui produisait de l'électricité à une installation avant le 1^{er} janvier 2019, dans le cas d'un groupe chaudière, ou avant le 1^{er} janvier 2021, dans le cas d'un groupe moteur à combustion, et qui :

a) soit a été déplacé à une autre installation à celle de ces dates qui est applicable ou à une date ultérieure;

b) soit est un groupe moteur à combustion dont plus de 50 % de la capacité totale des moteurs à combustion provient de moteurs à combustion installés le 1^{er} janvier 2021 ou après cette date, à moins que ces derniers aient une capacité de 150 MW ou moins et soient installés en remplacement de moteurs d'une capacité de 150 MW ou moins installés avant le 1^{er} janvier 2021.

Modification majeure – conversion au gaz naturel

(4) Le présent règlement s'applique également au groupe chaudière visé au paragraphe (1) qui était enregistré conformément au paragraphe 4(1) du *Règlement sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone – secteur de l'électricité thermique au charbon* et qui produisait de l'électricité avant le 1^{er} janvier 2019, et ce, à compter du 1^{er} janvier de l'année civile qui suit celle au cours de laquelle il cesse de brûler du charbon.

Configuration hybride

(5) Si un groupe moteur à combustion et un groupe chaudière partagent une même turbine à vapeur, les dispositions du présent règlement s'appliquent de la façon suivante :

a) celles s'appliquant à un groupe moteur à combustion s'appliquent à l'ensemble constitué des moteurs à combustion et de tout autre équipement raccordé à ces moteurs, y compris la turbine à vapeur partagée avec le groupe chaudière;

b) celles s'appliquant à un groupe chaudière s'appliquent à l'ensemble constitué des chaudières et de tout autre équipement raccordé à ces chaudières, y compris la turbine à vapeur partagée avec le groupe moteur à combustion.

Non-application

(6) Le présent règlement ne s'applique pas aux groupes à l'égard de l'année civile au cours de laquelle ces groupes produisent de l'électricité et, le cas échéant, de l'énergie thermique utile, à partir de la combustion de *charbon* au sens du paragraphe 2(1) du *Règlement sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone – secteur de l'électricité thermique au charbon*.

Requirements

Emission Intensity Limits

General

4 (1) A responsible person for a unit must not emit from the unit an amount of CO₂ from the combustion of fossil fuels in the unit, that is, during a calendar year, on average, greater than any of the following intensity limits, as applicable:

(a) 420 tonnes of CO₂ emissions/GWh of energy produced

(i) in the case of boiler units, other than those referred to in subsection 3(4), and

(ii) in the case of combustion engine units that are equipped with at least one combustion engine that has a capacity of more than 150 MW; and

(b) 550 tonnes of CO₂ emissions/GWh of energy produced in the case of combustion engine units that are equipped with combustion engines that have a capacity of 150 MW or less.

Significantly modified boiler units

(2) It is prohibited for a responsible person for a boiler unit referred to in subsection 3(4) to emit from the boiler unit an amount of CO₂ from the combustion of fossil fuels in the unit, that is, during a calendar year, on average, greater than 420 tonnes of CO₂ emissions/GWh of energy produced, as applicable, beginning in

(a) the year after the unit's end of useful life, if the initial performance test conducted under subsection 5(1) indicates a CO₂ emissions intensity greater than 600 t/GWh;

(b) the sixth year after the unit's end of useful life, if the initial performance test conducted under subsection 5(1) indicates a CO₂ emissions intensity greater than 550 t/GWh and less than or equal to 600 t/GWh;

(c) the ninth year after the unit's end of useful life, if the initial performance test conducted under subsection 5(1) indicates a CO₂ emissions intensity greater than 480 t/GWh and less than or equal to 550 t/GWh; or

(d) the eleventh year after the unit's end of useful life, if the initial performance test conducted under subsection 5(1) results in a CO₂ emissions intensity less than or equal to 480 t/GWh.

Obligations

Limites d'intensité des émissions

Disposition générale

4 (1) Il est interdit à la personne responsable d'un groupe ci-après de rejeter à partir du groupe une quantité de CO₂ provenant de la combustion de combustibles fossiles qui est, en moyenne au cours d'une année civile, supérieure :

a) à 420 tonnes d'émissions de CO₂/GWh d'énergie produite :

(i) dans le cas d'un groupe chaudière, autre qu'un groupe chaudière visé au paragraphe 3(4),

(ii) dans le cas d'un groupe moteur à combustion doté d'au moins un moteur à combustion dont la capacité est de plus de 150 MW;

b) à 550 tonnes d'émissions de CO₂/GWh d'énergie produite, dans le cas d'un groupe moteur à combustion doté de moteurs à combustion dont la capacité est d'au plus 150 MW.

Groupe chaudière ayant subi une modification majeure

(2) Il est interdit à la personne responsable du groupe chaudière visé au paragraphe 3(4) de rejeter à partir du groupe une quantité de CO₂ provenant de la combustion de combustibles fossiles qui est, en moyenne au cours d'une année civile, supérieure à 420 tonnes d'émissions de CO₂/GWh d'énergie produite, à compter :

a) de l'année suivant la fin de vie utile du groupe, si l'essai initial de rendement effectué aux termes du paragraphe 5(1) indique une intensité d'émissions de CO₂ supérieure à 600 t/GWh;

b) de la sixième année suivant la fin de vie utile du groupe, si l'essai initial de rendement effectué aux termes du paragraphe 5(1) indique une intensité d'émissions de CO₂ supérieure à 550 t/GWh et inférieure ou égale à 600 t/GWh;

c) de la neuvième année suivant la fin de vie utile du groupe, si l'essai initial de rendement effectué aux termes du paragraphe 5(1) indique une intensité d'émissions de CO₂ supérieure à 480 t/GWh et inférieure ou égale à 550 t/GWh;

d) de la onzième année suivant la fin de vie utile du groupe, si l'essai initial de rendement effectué aux termes du paragraphe 5(1) indique une intensité d'émissions de CO₂ inférieure ou égale à 480 t/GWh.

Quantification of energy and emissions

(3) For the purposes of subsections (1) and (2),

(a) the quantity of energy produced in the calendar year must be determined in accordance with section 11; and

(b) the quantity of CO₂ emissions produced in the calendar year must be determined in accordance with sections 12 to 18, as applicable.

Special Rules

(4) For the purposes of subsection (3), if, in the calendar year, one of the combustion engines of the unit is repaired or maintained and one or more replacement combustion engines are temporarily installed, the quantity of energy and CO₂ emissions produced during the replacement period, to a maximum of 90 days per calendar year, are excluded from the calculation referred to in that paragraph.

Exception — boiler unit

(5) Despite subsection (1), a boiler unit that, in a calendar year, does not meet one of the conditions set out in subsection 3(1), is not subject to the emission intensity limit for that calendar year.

Exception — combustion engine

(6) Despite subsection (1), a combustion engine unit that, in a calendar year, does not meet one of the conditions set out in subsection 3(2), is not subject to the emission intensity limit for that calendar year.

Performance Tests — Significantly Modified Boiler Units

Initial performance test

5 (1) An initial performance test must be conducted in the presence of the performance test verifier and in accordance with subsection (3) to determine the CO₂ emission intensity for a boiler unit referred to in subsection 3(4) within 12 months following

(a) in the case of a unit that has ceased to combust coal before January 1, 2019, January 1, 2019; or

(b) in the case of a unit that ceases to combust coal on or after January 1, 2019, the day on which electricity generated from the boiler unit was first sold or distributed to the electric grid, in the calendar year in which the unit becomes subject to these Regulations.

Quantification de l'énergie et des émissions

(3) Pour l'application des paragraphes (1) et (2) :

a) la quantité d'énergie produite au cours de l'année civile est calculée conformément à l'article 11;

b) la quantité d'émissions de CO₂ produite au cours de l'année civile est calculée conformément à celui des articles 12 à 18 qui s'applique.

Règles particulières

(4) Pour l'application du paragraphe (3), dans le cas où, au cours de l'année civile, l'un des moteurs à combustion du groupe fait l'objet de travaux de réparation ou d'entretien et un ou plusieurs moteurs à combustion de remplacement sont installés temporairement, la quantité d'énergie produite et la quantité d'émissions de CO₂ produite pendant la période de remplacement, jusqu'à concurrence de quatre-vingt-dix jours par année civile, ne sont pas incluses dans les calculs visés à ce paragraphe.

Dérogation — groupe chaudière

(5) Malgré le paragraphe (1), le groupe chaudière qui, au cours d'une année civile, ne remplit pas l'une des conditions prévues au paragraphe 3(1) n'est pas assujéti à la limite d'intensité d'émissions pour cette année civile.

Dérogation — moteur à combustion

(6) Malgré le paragraphe (1), le groupe moteur à combustion qui, au cours d'une année civile, ne remplit pas l'une des conditions prévues au paragraphe 3(2) n'est pas assujéti à la limite d'intensité d'émissions pour cette année civile.

Essais de rendement — groupe chaudière ayant subi des modifications majeures

Essai initial

5 (1) Un essai initial de rendement est effectué en présence du vérificateur de l'essai de rendement et conformément au paragraphe (3) pour déterminer l'intensité d'émissions de CO₂ du groupe chaudière visé au paragraphe 3(4) dans les douze mois suivant :

a) dans le cas où le groupe a cessé de brûler du charbon avant le 1^{er} janvier 2019, le 1^{er} janvier 2019;

b) dans le cas où il cesse de brûler du charbon le 1^{er} janvier 2019 ou après cette date, le jour de la première vente ou distribution au réseau électrique d'électricité provenant du groupe chaudière dans l'année civile où il devient assujéti au présent règlement.

Annual performance test

(2) Performance tests are to be subsequently conducted annually to determine the CO₂ emission intensity for the boiler unit in question, in accordance with subsection (3), for as long as the responsible person for that boiler unit does not have to meet the emission limit referred to in subsection 4(2).

Conditions — test

(3) The initial and annual performance test must consist of a continuous test that lasts at least two hours and does not exceed 100% of the unit's capacity.

Quantification

(4) For the purposes of subsections (1) and (2),

(a) the quantity of energy produced by the unit must be determined in accordance with section 11; and

(b) the quantity of CO₂ emitted by the unit must be determined in accordance with sections 12, 13 and 15 to 18, as applicable; however, all emissions must be quantified including those from the combustion of biomass.

Adaptation

(5) For the performance test, the reference to “calendar year” in sections 11, 12, 15, 17 and 18 and in the Reference Method is replaced with a reference to “performance test period”.

Requirement

6 A responsible person for a unit referred to in subsection 3(4) must obtain an annual performance test result that shows less than a 2% increase in emission intensity from the previous performance test.

Emergency Circumstances

Application for exemption

7 (1) A responsible person for a unit may, under an emergency circumstance described in subsection (2), apply to the Minister for an exemption from the application of subsection 4(1) or (2) in respect of the unit if, as a result of the emergency, the operator of the electricity grid in the province in which the unit is located or an official of that province responsible for ensuring and supervising the electricity supply orders the responsible person to produce electricity to avoid a threat to the supply or to restore that supply.

Essai annuel

(2) Un essai de rendement est par la suite effectué annuellement, conformément au paragraphe (3), pour déterminer l'intensité d'émissions de CO₂ du groupe chaudière en question, tant que la personne responsable du groupe chaudière n'est pas tenue de respecter la limite d'émission visée au paragraphe 4(2).

Modalités d'essai

(3) L'essai initial de rendement et l'essai annuel de rendement prennent la forme d'un essai continu d'une durée minimale de deux heures et se déroulent à au plus 100 % de la capacité du groupe.

Quantification

(4) Pour l'application des paragraphes (1) et (2) :

a) la quantité d'énergie produite par le groupe est déterminée conformément à l'article 11;

b) la quantité d'émissions de CO₂ rejetée par le groupe est déterminée selon les articles 12 et 13 et 15 à 18, cependant, toutes les émissions sont quantifiées, y compris celles provenant de la combustion de biomasse.

Adaptation

(5) Pour l'essai de rendement, la mention « année civile » qui figure aux articles 11, 12, 15, 17 et 18 et à la Méthode de référence est remplacée par la mention « essai de rendement ».

Obligation

6 La personne responsable du groupe chaudière visé au paragraphe 3(4) est tenue d'obtenir, lors de l'essai de rendement annuel, un résultat inférieur à celui obtenu lors de l'essai de rendement précédant majoré de 2 %.

Situations d'urgence

Demande d'exemption

7 (1) La personne responsable d'un groupe situé dans une province donnée peut, dans une situation d'urgence visée au paragraphe (2), présenter au ministre une demande d'exemption de l'application du paragraphe 4(1) ou (2) à l'égard de ce groupe si, en raison de la situation d'urgence, l'exploitant du réseau électrique provincial en cause ou un responsable de la province chargé d'assurer et de surveiller l'approvisionnement en électricité lui ordonne de produire de l'électricité afin de prévenir une menace pour l'approvisionnement en électricité ou de rétablir cet approvisionnement.

Definition of emergency circumstance

(2) An emergency circumstance is a circumstance

(a) that arises due to an extraordinary, unforeseen and irresistible event; or

(b) under which one or more of the measures referred to in paragraph 1(a) of the *Regulations Prescribing Circumstances for Granting Waivers Pursuant to Section 147 of the Act* has been made or issued in the province where the unit is located.

Deadline for application

(3) The application for the exemption must be provided to the Minister within 15 days after the day on which the emergency circumstance arises. The application must include the information referred to in section 1 and paragraphs 2(a), (b) and (d) of Schedule 1 or the unit's registration number, if any, the date on which the emergency circumstance arose and information, along with supporting documents, to demonstrate that the conditions set out in subsection (1) are met.

Minister's decision

(4) If the Minister is satisfied that the conditions set out in subsection (1) are met, the Minister must, within 30 days after the day on which the application is received,

(a) grant the exemption; and

(b) if the unit has not been assigned a registration number, assign a registration number and inform the responsible person of that number.

Duration of exemption

(5) The exemption becomes effective on the day on which the emergency circumstance arises and ceases to have effect on the earliest of

(a) the ninetieth day after that day,

(b) the day specified by the Minister,

(c) the day on which the circumstance referred to in paragraph (2)(a) ceases to cause a disruption, or a significant risk of disruption, to the electricity supply in the province where the unit is located, and

(d) the day on which the measure, if any, referred to in paragraph (2)(b) ceases to have effect.

Application for extension of exemption

8 (1) If the conditions set out in subsection 7(1) will continue to exist after the day on which the exemption granted under paragraph 7(4)(a) is to cease to have effect, the responsible person may, before that day, apply to the Minister for an extension of the exemption.

Définition de situation d'urgence

(2) Est une situation d'urgence la situation qui résulte de l'une des circonstances suivantes :

a) un cas de force majeure;

b) une circonstance dans laquelle au moins une des mesures visées à l'alinéa 1a) du *Règlement prévoyant les circonstances donnant ouverture à une exemption en vertu de l'article 147 de la Loi* a été prise au préalable dans la province où le groupe est situé.

Délai de présentation

(3) La demande d'exemption est présentée au ministre dans les quinze jours suivant la date du début de la situation d'urgence et comporte les renseignements visés à l'article 1 et aux alinéas 2a), b) et d) de l'annexe 1 ou, le cas échéant, le numéro d'enregistrement du groupe en cause, la date à laquelle la situation d'urgence a débuté ainsi que les renseignements établissant, documents à l'appui, que les conditions prévues au paragraphe (1) sont réunies.

Décision du ministre

(4) Dans les trente jours suivant la date de réception de la demande, s'il est convaincu que les conditions visées au paragraphe (1) sont réunies, le ministre :

a) accorde l'exemption;

b) dans le cas où aucun numéro d'enregistrement n'a été assigné au groupe, en assigne un et communique le numéro à la personne responsable.

Durée de l'exemption

(5) L'exemption est valide à compter de la date du début de la situation d'urgence jusqu'à la première des dates suivantes :

a) le quatre-vingt-dixième jour suivant cette date;

b) la date fixée par le ministre;

c) la date à laquelle la circonstance visée à l'alinéa (2)a) cesse d'entraîner une interruption ou un risque important d'interruption de l'approvisionnement en électricité dans la province où le groupe est situé;

d) la date à laquelle la mesure visée à l'alinéa (2)b) cesse de s'appliquer.

Demande de prolongation

8 (1) Si les conditions prévues au paragraphe 7(1) persistent au-delà de la durée de l'exemption accordée au titre de l'alinéa 7(4)a), la personne responsable peut, tant que l'exemption est valide, présenter au ministre une demande de prolongation de celle-ci.

Contents of application

(2) The application must include the unit's registration number and information, along with supporting documents, to demonstrate that

- (a)** the conditions set out in subsection 7(1) will continue to exist after the day on which the exemption is to cease to have effect; and
- (b)** measures — other than the operation of the unit while the exemption has effect — have been or are being taken to end, decrease the risk of or mitigate the consequences of the disruption.

Minister's decision

(3) If the Minister is satisfied that the elements referred to in paragraphs (2)(a) and (b) have been demonstrated, the Minister must grant the extension within 15 days after the day on which the application is received.

Duration of extension

(4) The extension ceases to have effect on the earliest of

- (a)** the ninetieth day after the day on which the application for the extension was made,
- (b)** the day specified by the Minister, and
- (c)** the day referred to in paragraph 7(5)(c).

Accuracy of Data**Measuring devices — installation, maintenance and calibration**

9 (1) A responsible person for a unit must install, maintain and calibrate a measuring device — other than a continuous emission monitoring system and a measuring device that is subject to the *Electricity and Gas Inspection Act* — that is used for the purposes of these Regulations in accordance with the manufacturer's instructions or any applicable generally recognized national or international industry standard.

Frequency of calibration

(2) The responsible person must calibrate each of the measuring devices at the greater of the following frequencies:

- (a)** at least once in every calendar year but at least five months after a previous calibration, and
- (b)** the minimum frequency recommended by the manufacturer.

Contenu de la demande

(2) La demande comporte le numéro d'enregistrement du groupe en cause ainsi que les renseignements établissant, documents à l'appui :

- a)** d'une part, que les conditions prévues au paragraphe 7(1) persistent au-delà de la durée de l'exemption;
- b)** d'autre part, que des mesures — autres que l'exploitation du groupe pendant la durée de l'exemption — ont été prises ou sont prises pour réduire le risque d'interruption, atténuer les conséquences de l'interruption ou rétablir l'approvisionnement en électricité.

Décision du ministre

(3) Dans les quinze jours suivant la date de réception de la demande, s'il est convaincu que les éléments visés aux alinéas (2)a) et b) sont établis, le ministre autorise la prolongation de l'exemption.

Durée de la prolongation

(4) La prolongation est valide jusqu'à la première des dates suivantes :

- a)** le quatre-vingt-dixième jour suivant la date à laquelle la demande a été présentée;
- b)** la date fixée par le ministre;
- c)** la date visée à l'alinéa 7(5)c).

Exactitude des données**Mise en place, entretien et étalonnage des instruments de mesure**

9 (1) La personne responsable du groupe met en place, entretient et étalonne les instruments de mesure — autres que le système de mesure et d'enregistrement en continu des émissions et que tout instrument de mesure assujéti à la *Loi sur l'inspection de l'électricité et du gaz* — utilisés pour l'application du présent règlement conformément aux instructions du fabricant ou à une norme applicable généralement reconnue par l'industrie à l'échelle nationale ou internationale.

Fréquence de l'étalonnage

(2) La personne responsable étalonne les instruments de mesure selon la plus élevée des fréquences suivantes :

- a)** au moins une fois par année civile et à au moins cinq mois d'intervalle;
- b)** la fréquence minimale recommandée par le fabricant.

Accuracy of measurements

(3) The responsible person must use measuring devices that enable measurements to be made with a degree of accuracy of $\pm 5\%$.

Certification of CEMS

10 The responsible person must certify the CEMS in accordance with section 5 of the Reference Method, before it is used for the purposes of these Regulations.

Quantification Rules**Production of Energy****Quantity of energy**

11 (1) The quantity of energy produced by a given unit is determined by the formula

$$G + (0.75 \times H_{\text{pnet}})$$

where

G is

(a) the gross quantity of electricity generated by the unit in the calendar year expressed in GWh, as measured at the electrical terminals of the generators of the unit using meters that comply with the requirements of the *Electricity and Gas Inspection Act* and the *Electricity and Gas Inspection Regulations*, or

(b) in the case of a hybrid configuration – when the unit is either a combustion engine unit that shares a steam turbine with a boiler unit or a boiler unit that shares a steam turbine with a combustion engine unit – the quantity of electricity generated by the given unit in the calendar year expressed in GWh, determined by the formula in subsection (2); and

H_{pnet} is the net quantity of useful thermal energy produced by the unit in a calendar year, expressed in GWh, determined by the formula in subsection (3).

Quantity of electricity – hybrid configuration

(2) The quantity of electricity generated by a given unit is determined by the formula

$$G_{\text{ce}} + G_{\text{s}} - G_{\text{ext}}$$

where

G_{ce} is the gross quantity of electricity that is generated by the generators of the combustion engines in a combustion engine unit that shares a steam turbine with a boiler unit, in the calendar year, expressed in GWh, as measured at the electrical terminals of the generators of the combustion

Exactitude des mesures

(3) La personne responsable utilise des instruments de mesure qui permettent la prise des mesures selon un degré d'exactitude de $\pm 5\%$.

Homologation du SMECE

10 La personne responsable homologue le SMECE conformément à la section 5 de la Méthode de référence avant son utilisation pour l'application du présent règlement.

Règles de quantification**Production d'énergie****Quantité d'énergie**

11 (1) La quantité d'énergie produite par un groupe donné est calculée selon la formule suivante :

$$G + (0,75 \times H_{\text{pnette}})$$

où :

G représente :

a) soit la quantité brute d'électricité produite par le groupe au cours de l'année civile, exprimée en GWh, mesurée aux bornes électriques des générateurs du groupe à l'aide de compteurs qui répondent aux exigences de la *Loi sur l'inspection de l'électricité et du gaz* et du *Règlement sur l'inspection de l'électricité et du gaz*;

b) soit, dans le cas d'une configuration hybride, si le groupe donné est un groupe moteur à combustion qui partage une turbine à vapeur avec un groupe chaudière ou un groupe chaudière qui partage une turbine à vapeur avec un groupe moteur à combustion, la quantité d'électricité produite par le groupe au cours de l'année civile, exprimée en GWh, calculée conformément au paragraphe (2);

H_{pnette} la quantité nette d'énergie thermique utile produite par le groupe au cours d'une année civile, exprimée en GWh, calculée conformément au paragraphe (3).

Quantité d'électricité – configuration hybride

(2) La quantité d'électricité produite par le groupe donné est calculée selon la formule suivante :

$$G_{\text{mc}} + G_{\text{p}} - G_{\text{ext}}$$

où :

G_{mc} représente la quantité brute d'électricité produite par les générateurs des moteurs à combustion du groupe moteur à combustion qui partage une turbine à vapeur avec une chaudière, au cours de l'année civile, exprimée en GWh, mesurée aux bornes électriques des générateurs des moteurs à

engines using meters that comply with the requirements of the *Electricity and Gas Inspection Act* and the *Electricity and Gas Inspection Regulations*, if the given unit for which the electricity is being quantified is a combustion engine unit, or equal to zero, if the given unit for which the electricity is being quantified is a boiler unit;

G_s is the gross quantity of electricity that is generated by the generators of the shared steam turbine in the calendar year, expressed in GWh, as measured at the electrical terminals of the generators of the shared steam turbine using meters that comply with the requirements of the *Electricity and Gas Inspection Act* and the *Electricity and Gas Inspection Regulations*; and

G_{ext} is the quantity of electricity that is generated by the unit other than the given unit for which the electricity is being quantified, in the calendar year, expressed in GWh and that is determined by the formula

$$G_s \times \sum_{t=1}^x \left[\frac{\sum_{j=1}^m h_{ext,j} \times M_{ext,j}}{\sum_{j=1}^m h_{ext,j} \times M_{ext,j} + \sum_{k=1}^l h_{int,k} \times M_{int,k}} \right]_t$$

where

G_s is the gross quantity of electricity that is generated by the generators of the shared steam turbine in the calendar year, expressed in GWh, as measured at the electrical terminals of the generators of the shared steam turbine using meters that comply with the requirements of the *Electricity and Gas Inspection Act* and the *Electricity and Gas Inspection Regulations*,

t is the t^{th} hour, where “t” goes from the number 1 to x and where x is the total number of hours during which the generators of the shared steam turbine generated electricity in the calendar year,

j is the j^{th} external heat stream, originating from the other unit where “j” goes from the number 1 to m and where m is the total number of external heat streams that contributed to the electricity generated by the generators of the shared steam turbine of the unit,

h_{ext,j} is the average specific enthalpy of the j^{th} external heat stream, originating from the other unit that contributed to the electricity generated by the generators of the shared steam turbine, expressed in GJ/tonne, during period “t” and must be based on the measurement of the temperature and pressure of that heat stream and determined using a continuous measuring device,

combustion à l’aide de compteurs qui répondent aux exigences de la *Loi sur l’inspection de l’électricité et du gaz* et du *Règlement sur l’inspection de l’électricité et du gaz* dans le cas où le groupe donné est un groupe moteur à combustion, ou est égal à zéro dans le cas où le groupe donné est un groupe chaudière;

G_p la quantité brute d’électricité produite par les générateurs de la turbine à vapeur partagée au cours de l’année civile, exprimée en GWh, mesurée aux bornes électriques des générateurs de la turbine à vapeur partagée à l’aide de compteurs qui répondent aux exigences de la *Loi sur l’inspection de l’électricité et du gaz* et du *Règlement sur l’inspection de l’électricité et du gaz*;

G_{ext} la quantité d’électricité produite par l’autre groupe — le groupe autre que celui pour lequel la quantité d’électricité est calculée — au cours de l’année civile, exprimée en GWh et calculée selon la formule suivante :

$$G_p \times \sum_{t=1}^x \left[\frac{\sum_{j=1}^m h_{ext,j} \times M_{ext,j}}{\sum_{j=1}^m h_{ext,j} \times M_{ext,j} + \sum_{k=1}^l h_{int,k} \times M_{int,k}} \right]_t$$

où :

G_p représente la quantité brute d’électricité produite par les générateurs de la turbine à vapeur partagée au cours de l’année civile, exprimée en GWh, mesurée aux bornes électriques des générateurs à l’aide de compteurs qui répondent aux exigences de la *Loi sur l’inspection de l’électricité et du gaz* et du *Règlement sur l’inspection de l’électricité et du gaz*,

t la t^{e} heure, où « t » est équivalent au chiffre 1 à x et x est équivalent au nombre total d’heures au cours desquelles les générateurs de la turbine à vapeur partagée ont produit de l’électricité au cours de l’année civile,

j le j^{e} flux calorifique d’une source externe provenant de l’autre groupe, où « j » est équivalent au chiffre 1 à m et m est équivalent au nombre total de flux calorifiques d’une source externe qui ont contribué à l’électricité produite par les générateurs de la turbine à vapeur partagée,

h_{ext,j} l’enthalpie spécifique moyenne au cours de la période « t » du j^{e} flux calorifique d’une source externe provenant de l’autre groupe qui a contribué à l’électricité produite par les générateurs de la turbine à vapeur partagée, exprimée en GJ/tonne et déterminée au moyen d’un instrument de mesure en continu selon les mesures de la température et de la pression de ce j^{e} flux calorifique,

- M_{ext,j}** is the mass flow of the j^{th} external heat stream originating from the other unit that contributed to the electricity generated by the generators of the shared steam turbine, expressed in tonnes, during period “t”, determined using a continuous measuring device,
- k** is the k^{th} internal heat stream originating from the given unit, where “k” goes from the number 1 to l and where l is the total number of heat streams that originated from the combustion of fuel in the unit and that contributed to the electricity generated by the generators of the shared steam turbine,
- h_{int,k}** is the average specific enthalpy of the k^{th} internal heat stream originating from the given unit and having contributed to the electricity generated by the generators of the shared steam turbine, expressed in GJ/tonne, during period “t” and must be based on the measurement of the temperature and pressure of that heat stream and determined using a continuous measuring device, and
- M_{int,k}** is the mass flow of the k^{th} internal heat stream originating from the given unit that contributed to the electricity generated by the generators of the shared steam turbine, expressed in tonnes, during period “t”, determined using a continuous measuring device.

Net quantity of useful thermal energy

(3) In the case of a unit that simultaneously generates electricity and produces useful thermal energy from the fuel combusted by a combustion engine or boiler, as the case may be, the net quantity of useful thermal energy produced by the unit in a calendar year, expressed in GWh, is determined by the formula

$$\sum_{t=1}^x \left[\sum_{i=1}^n \{h_{\text{out},i} \times M_{\text{out},i}\} - \sum_{j=1}^m \{h_{\text{in},j} \times M_{\text{in},j}\} \right] \times \frac{1}{3600 \text{ GJ/GWh}}$$

where

- t** is the t^{th} hour, where “t” goes from the number 1 to x and where x is the total number of hours during which the unit produced useful thermal energy in the calendar year;
- i** is the i^{th} heat stream exiting the unit, where “i” goes from the number 1 to n and where n is the total number of heat streams exiting the unit;
- h_{out,i}** is the average specific enthalpy of the i^{th} heat stream exiting the unit, expressed in GJ/tonne, during period “t” and must be based on the measurement of the temperature and pressure of that heat stream

- M_{ext,j}** le débit massique au cours de la période « t » du j^{e} flux calorifique d’une source externe provenant de l’autre groupe qui a contribué à l’électricité produite par les générateurs de la turbine à vapeur partagée, exprimé en tonnes, et déterminé au moyen d’un instrument de mesure en continu,
- k** le k^{e} flux calorifique interne provenant du groupe donné, où « k » est équivalent au chiffre 1 à l et l est équivalent au nombre total de flux calorifiques provenant de la combustion de combustibles par ce groupe qui ont contribué à l’électricité produite par les générateurs de la turbine à vapeur partagée,
- h_{int,k}** l’enthalpie spécifique moyenne au cours de la période « t » du k^{e} flux calorifique d’une source interne provenant du groupe donné et ayant contribué à l’électricité produite par les générateurs de la turbine à vapeur partagée, exprimée en GJ/tonne et déterminée au moyen d’un instrument de mesure en continu selon la mesure de la température et de la pression de ce k^{e} flux calorifique,
- M_{int,k}** le débit massique au cours de la période « t » du k^{e} flux calorifique d’une source interne provenant du groupe donné qui a contribué à l’électricité produite par les générateurs de la turbine à vapeur partagée, exprimé en tonnes, et déterminé au moyen d’un instrument de mesure en continu.

Quantité nette d’énergie thermique utile

(3) S’agissant d’un groupe qui produit simultanément de l’électricité et de l’énergie thermique utile à partir du combustible brûlé par un moteur à combustion ou une chaudière, selon le cas, la quantité nette d’énergie thermique utile produite par ce groupe au cours d’une année civile, exprimée en GWh, est calculée selon la formule suivante :

$$\sum_{t=1}^x \left[\sum_{i=1}^n \{h_{\text{sort},i} \times M_{\text{sort},i}\} - \sum_{j=1}^m \{h_{\text{intr},j} \times M_{\text{intr},j}\} \right] \times \frac{1}{3600 \text{ GJ/GWh}}$$

où :

- t** représente la t^{e} heure, où « t » est équivalent au chiffre 1 à x et x est équivalent au nombre total d’heures au cours desquelles le groupe a produit de l’énergie thermique utile au cours de l’année civile;
- i** le i^{e} flux calorifique sortant du groupe, où « i » est équivalent au chiffre 1 à n et n est équivalent au nombre total de flux calorifiques sortants;
- h_{sort,i}** l’enthalpie spécifique moyenne au cours de la période « t » du i^{e} flux calorifique sortant du groupe, exprimée en GJ/tonne et déterminée au moyen d’un instrument de mesure en continu

and determined using a continuous measuring device;

$M_{out,i}$ is the mass flow of the i^{th} heat stream exiting the unit, expressed in tonnes, during period “t”, determined using a continuous measuring device;

j is the j^{th} heat stream — other than condensate return — entering the unit, where “j” goes from the number 1 to m and where m is the total number of heat streams entering the unit;

$h_{in,j}$ is the average specific enthalpy of the j^{th} heat stream — other than condensate return — entering the unit, expressed in GJ/tonne, during period “t” and must be based on the measurement of the temperature and pressure of that heat stream and determined using a continuous measuring device; and

$M_{in,j}$ is the mass flow of the j^{th} heat stream — other than condensate return — entering the unit, expressed in tonnes, during period “t”, determined using a continuous measuring device.

selon les mesures de la température et de la pression de ce i^e flux calorifique;

$M_{sort,i}$ le débit massique au cours de la période « t » du i^e flux calorifique sortant du groupe, exprimé en tonnes, et déterminé au moyen d’un instrument de mesure en continu;

j le j^e flux calorifique, autre que le flux de condensat de retour, entrant dans le groupe, où « j » est équivalent au chiffre 1 à m et m est équivalent au nombre total de flux calorifiques entrants;

$h_{intr,j}$ l’enthalpie spécifique moyenne au cours de la période « t » du j^e flux calorifique, autre que le flux de condensat de retour, entrant dans le groupe, exprimée en GJ/tonne et déterminée au moyen d’un instrument de mesure en continu selon les mesures de la température et de la pression de ce j^e flux calorifique;

$M_{intr,j}$ le débit massique au cours de la période « t » du j^e flux calorifique, autre que le flux de condensat de retour, entrant dans le groupe, exprimé en tonnes, et déterminé au moyen d’un instrument de mesure en continu.

CO₂ Emissions

Quantification Methods

Choice of method

12 The quantity of CO₂ emissions resulting from the combustion of fossil fuels in a unit in a calendar year must be determined

(a) in accordance with section 13 or 14, using a CEMS; or

(b) in accordance with sections 17 and 18, using a fuel-based method.

Continuous Emission Monitoring System

Unit not combusting biomass

13 Subject to section 15, the quantity of CO₂ emissions resulting from combustion of fossil fuels in a unit that does not combust biomass that is measured using a CEMS must be calculated in accordance with sections 7.1 to 7.7 of the Reference Method.

Unit combusting biomass

14 (1) Subject to section 15, the quantity of CO₂ emissions resulting from the combustion of fossil fuels in a unit combusting biomass in a calendar year that is

Émissions de CO₂

Méthodes de quantification

Choix de méthode

12 La quantité d’émissions de CO₂ provenant de la combustion de combustibles fossiles par un groupe au cours d’une année civile est déterminée :

a) soit à l’aide d’un SMECE conformément aux articles 13 ou 14;

b) soit à l’aide d’une méthode de quantification fondée sur le combustible brûlé, conformément aux articles 17 et 18.

Système de mesure et d’enregistrement en continu des émissions

Groupe ne brûlant pas de biomasse

13 Sous réserve de l’article 15, la quantité d’émissions de CO₂ provenant de la combustion de combustibles fossiles par un groupe ne brûlant pas de biomasse qui est mesurée par le SMECE est calculée conformément aux sections 7.1 à 7.7 de la Méthode de référence.

Groupe brûlant de la biomasse

14 (1) Sous réserve de l’article 15, la quantité d’émissions de CO₂ provenant de la combustion de combustibles fossiles par un groupe brûlant de la biomasse au cours d’une

measured using a CEMS must be determined in accordance with the following formula:

$$E_u \times (V_{\#} / V_T) - E_s$$

where

E_u is the quantity of CO₂ emissions, expressed in tonnes, from the unit, “u”, during the calendar year from the combustion of fuel, as measured by the CEMS, and calculated in accordance with sections 7.1 to 7.7 of the Reference Method;

V_# is the volume of CO₂ emissions released from combustion of fossil fuel in the unit during the calendar year, expressed in standard m³ and determined in accordance with the following formula:

$$\sum_{i=1}^n Q_i \times F_{c,i} \times HHV_i$$

where

Q_i is the quantity of fossil fuel type “i” combusted in the unit during the calendar year, determined

(a) for a gaseous fuel, in the same manner used in the determination of V_f in the formula set out in paragraph 18(1)(a) and expressed in standard m³,

(b) for a liquid fuel, in the same manner used in the determination of V_f in the formula set out in paragraph 18(1)(b) and expressed in kL, and

(c) for a solid fuel, in the same manner used in the determination of M_f in the formula set out in paragraph 18(1)(c) and expressed in tonnes,

i is the ith fossil fuel type combusted in the unit during the calendar year, where “i” goes from the number 1 to n and where n is the number of fossil fuels so combusted,

F_{c,i} is the fuel-specific carbon-based F-factor for each fossil fuel type “i” — being the factor set out in Appendix A of the Reference Method, or for fuels not listed, the one determined in accordance with that Appendix — corrected to be expressed in standard m³ of CO₂/GJ, and

HHV_i is the higher heating value for each fossil fuel type “i” that is measured in accordance with subsection (2), or in the absence of a measured higher heating value, the default higher heating value, set out in column 2 of Schedule 2, for the fuel type, as set out in column 1;

année civile qui est mesurée par le SMECE est calculée conformément à la formule suivante :

$$E_g \times (V_{cf} / V_l) - E_s$$

où :

E_g représente la quantité, exprimée en tonnes, d'émissions de CO₂ provenant de la combustion de combustibles par le groupe « g » au cours de l'année civile en cause, mesurée par le SMECE, calculée conformément aux sections 7.1 à 7.7 de la Méthode de référence;

V_{cf} le volume d'émissions de CO₂ provenant de la combustion des combustibles fossiles par le groupe au cours de l'année civile, exprimé en m³ normalisés et déterminé selon la formule suivante :

$$\sum_{i=1}^n Q_i \times F_{c,i} \times HHV_i$$

où :

Q_i représente la quantité de combustible fossile de type « i » brûlé par le groupe au cours de l'année civile en cause, déterminée, selon le cas :

a) pour un combustible gazeux, de la même façon que l'élément V_c dans la formule prévue à l'alinéa 18(1)a), cette quantité étant exprimée en m³ normalisés,

b) pour un combustible liquide, de la même façon que l'élément V_c dans la formule prévue à l'alinéa 18(1)b), cette quantité étant exprimée en kL,

c) pour un combustible solide, de la même façon que l'élément M_c dans la formule prévue à l'alinéa 18(1)c), cette quantité étant exprimée en tonnes,

i le i^e type de combustible fossile brûlé par le groupe au cours de l'année civile en cause, où « i » est équivalent au chiffre 1 à n et n est équivalent au nombre de ces combustibles,

F_{c,i} le facteur de carbone propre au combustible fossile de type « i », soit le facteur prévu à l'annexe A de la Méthode de référence ou, à défaut, celui déterminé conformément à cette annexe, corrigé pour être exprimé en m³ normalisés de CO₂/GJ,

HHV_i le pouvoir calorifique supérieur pour chaque type de combustible fossile de type « i » est celui déterminé conformément au paragraphe (2) ou, à défaut, celui mentionné à la colonne 2 de l'annexe 2 pour le type de combustible visé à la colonne 1;

V_T is the volume of CO₂ emissions released from combustion of fuel — fossil fuel and biomass — in the unit during the calendar year determined in accordance with the following formula:

$$\sum_{t=1}^n [0.01 \times CO_{2w,t} \times Q_{w,t}]$$

where

t is the t^{th} hour, where “ t ” goes from the number 1 to n and where n is the total number of hours during which the unit generated electricity in the calendar year,

$CO_{2w,t}$ is the average concentration of CO₂ in relation to all gases in the stack emitted from the combustion of fuel in the unit during each hour “ t ”, during which the unit generated electricity in the calendar year — or, if applicable, a calculation made in accordance with section 7.4 of the Reference Method of that average concentration of CO₂ based on a measurement of the concentration of oxygen (O₂) in those gases in the stack — expressed as a percentage on a wet basis, and

$Q_{w,t}$ is the average volumetric flow during that hour, measured on a wet basis by the stack gas volumetric flow monitor, expressed in standard m³; and

E_s is the quantity of CO₂ emissions, expressed in tonnes, that is released from the use of sorbent to control the emission of sulphur dioxide from the unit during the calendar year, determined in accordance with the following formula:

$$S \times R \times (44/MM_s)$$

where

S is the quantity of sorbent material, such as calcium carbonate (CaCO₃), expressed in tonnes,

R is the stoichiometric ratio, on a mole fraction basis, of CO₂ released on usage of one mole of sorbent material, which is equal to 1 if the sorbent material is CaCO₃, and

MM_s is the molecular mass of the sorbent material, which is equal to 100 if the sorbent material is CaCO₃,

V_t le volume d'émissions de CO₂ provenant de la combustion de combustibles — combustibles fossiles et biomasse — par le groupe au cours de l'année civile, déterminé selon la formule suivante :

$$\sum_{t=1}^n [0,01 \times CO_{2h,t} \times Q_{h,t}]$$

où :

t représente la t^{e} heure, où « t » est équivalent au chiffre 1 à n et n est équivalent au nombre total d'heures au cours desquelles le groupe a produit de l'électricité au cours de l'année civile,

$CO_{2h,t}$ la concentration moyenne d'émissions de CO₂ par rapport à la totalité des gaz de cheminée provenant de la combustion de combustibles par le groupe pour chaque heure « t » de production d'électricité au cours de l'année civile — ou, le cas échéant, calculée conformément à l'article 7.4 de la Méthode de référence à partir d'une mesure de la concentration d'oxygène (O₂) dans ces gaz de cheminée —, exprimée en pourcentage de CO₂ sur une base humide,

$Q_{h,t}$ le débit volumétrique moyen durant l'heure en cause, exprimé en m³ normalisés, mesuré sur une base humide par un appareil de mesure du débit volumétrique placé sur la cheminée,

E_s la quantité, exprimée en tonnes, d'émissions de CO₂ provenant du sorbant utilisé pour contrôler les émissions de dioxyde de soufre par le groupe au cours de l'année civile en cause, calculée selon la formule suivante :

$$S \times R \times (44/MM_s)$$

où :

S représente la quantité de sorbant — notamment carbonate de calcium (CaCO₃) —, exprimée en tonnes,

R le rapport stœchiométrique — selon la fraction molaire — de CO₂ attribuable à une mole de sorbant, lequel est 1 si le sorbant est du CaCO₃,

MM_s la masse moléculaire du sorbant, laquelle est 100 si le sorbant est du CaCO₃,

Higher heating value**(2)** The higher heating value of a fuel is to be measured**(a)** for a gaseous fuel,**(i)** in accordance with whichever of the following standards that applies:**(A)** ASTM D1826 - 94(2017), entitled *Standard Test Method for Calorific (Heating) Value of Gases in Natural Gas Range by Continuous Recording Calorimeter*,**(B)** ASTM D3588 - 98(2017), entitled *Standard Practice for Calculating Heat Value, Compressibility Factor, and Relative Density of Gaseous Fuels*,**(C)** ASTM D4891 - 13, entitled *Standard Test Method for Heating Value of Gases in Natural Gas and Flare Gases Range by Stoichiometric Combustion*,**(D)** Gas Processors Association Standard 2172 - 14, entitled *Calculation of Gross Heating Value, Relative Density, Compressibility and Theoretical Hydrocarbon Liquid Content for Natural Gas Mixtures for Custody Transfer*, and**(E)** Gas Processors Association standard 2261 - 13, entitled *Analysis for Natural Gas and Similar Gaseous Mixtures by Gas Chromatography*, or**(ii)** by means of a direct measuring device that measures the higher heating value of the fuel, but if the measuring device provides only lower heating values, those lower heating values must be converted to higher heating values; and**(b)** for a liquid fuel that is**(i)** an oil or a liquid fuel derived from waste, in accordance with**(A)** ASTM D240 - 17, entitled *Standard Test Method for Heat of Combustion of Liquid Hydrocarbon Fuels by Bomb Calorimeter*, or**(B)** ASTM D4809 - 13, entitled *Standard Test Method for Heat of Combustion of Liquid Hydrocarbon Fuels by Bomb Calorimeter (Precision Method)*, and**(ii)** any other liquid fuel type, in accordance with an applicable ASTM standard for the measurement of the higher heating value of the fuel type or, if no such ASTM standard applies, in accordance with an applicable internationally recognized method.**Pouvoir calorifique supérieur****(2)** Le pouvoir calorifique supérieur d'un combustible est déterminé :**a)** dans le cas des combustibles gazeux :**(i)** soit conformément à l'une ou l'autre des normes ci-après applicables au combustible en cause :**(A)** la norme ASTM D1826-94(2017) intitulée *Standard Test Method for Calorific (Heating) Value of Gases in Natural Gas Range by Continuous Recording Calorimeter*,**(B)** la norme ASTM D3588-98(2017) intitulée *Standard Practice for Calculating Heat Value, Compressibility Factor, and Relative Density of Gaseous Fuels*,**(C)** la norme ASTM D4891-13 intitulée *Standard Test Method for Heating Value of Gases in Natural Gas and Flare Gases Range by Stoichiometric Combustion*,**(D)** la norme 2172-14 de la Gas Processors Association intitulée *Calculation of Gross Heating Value, Relative Density, Compressibility and Theoretical Hydrocarbon Liquid Content for Natural Gas Mixtures for Custody Transfer*,**(E)** la norme 2261-13 de la Gas Processors Association intitulée *Analysis for Natural Gas and Similar Gaseous Mixtures by Gas Chromatography*,**(ii)** soit à l'aide d'un instrument de mesure directe qui détermine le pouvoir calorifique supérieur du combustible en cause, mais s'il ne détermine que le pouvoir calorifique inférieur, celui-ci est converti en pouvoir calorifique supérieur;**b)** dans le cas des combustibles liquides :**(i)** s'agissant d'huiles et de dérivés de matières résiduelles, conformément à l'une ou l'autre des normes suivantes :**(A)** la norme ASTM D240-17 intitulée *Standard Test Method for Heat of Combustion of Liquid Hydrocarbon Fuels by Bomb Calorimeter*,**(B)** la norme ASTM D4809-13 intitulée *Standard Test Method for Heat of Combustion of Liquid Hydrocarbon Fuels by Bomb Calorimeter (Precision Method)*,**(ii)** s'agissant d'autres combustibles liquides, conformément à la norme ASTM applicable au type de combustible en cause qui permet d'en mesurer le pouvoir calorifique supérieur ou, en l'absence d'une telle norme, conformément à toute méthode applicable qui est reconnue à l'échelle internationale.

Multiple CEMS per unit

15 (1) For the purposes of sections 13 and 14, the total quantity of CO₂ emissions from a unit equipped with multiple CEMS is determined by adding together the quantity of emissions measured for each CEMS.

Units sharing common stack

(2) If a unit is located at a facility where there is one or more other units and a CEMS measures emissions from that unit and other units at a common stack rather than at the exhaust duct of that unit and of each of those other units that brings those emissions to the common stack, then the quantity of emissions attributable to that unit is determined based on the ratio of the heat input of that unit to the total of the heat input of that unit and of all of those other units sharing the common stack in accordance with the following formula:

$$\left[\frac{\sum_{j=1}^y Q_{u,j} \times \text{HHV}_{u,j}}{\sum_{i=1}^x \sum_{j=1}^y Q_{i,j} \times \text{HHV}_{i,j}} \right] \times E$$

where

Q_{u,j} is the quantity of fuel type “j” combusted in that unit “u” during the calendar year, determined

(a) for a gaseous fuel, in the same manner as the one used in the determination of V_f in the formula set out in paragraph 18(1)(a) and expressed in standard m³,

(b) for a liquid fuel, in the same manner as the one used in the determination of V_f in the formula set out in paragraph 18(1)(b) and expressed in kL, and

(c) for a solid fuel, in the same manner as the one used in the determination of M_f in the formula set out in paragraph 18(1)(c) and expressed in tonnes;

HHV_{u,j} is the higher heating value for each fossil fuel type “j” that is combusted in that unit “u” that is measured in accordance with subsection 14(2), or in the absence of a measured higher heating value, the default higher heating value, set out in column 2 of Schedule 2, for the fuel type, as set out in column 1;

j is the jth fuel type combusted during the calendar year in a unit where “j” goes from the number 1 to y and where y is the number of those fuel types;

Q_{i,j} the quantity of fuel type “j” combusted in each unit “i” during the calendar year, determined for a gaseous fuel, a liquid fuel and a solid fuel, respectively, in the manner set out in the description of Q_{ij};

Plusieurs SMECE par groupe

15 (1) Pour l'application des articles 13 et 14, la quantité totale d'émissions de CO₂ du groupe doté de plusieurs SMECE équivaut à la somme des quantités d'émissions de CO₂ mesurées pour chaque SMECE.

Plusieurs groupes utilisant une cheminée commune

(2) Si le groupe est situé à une installation où sont situés un ou plusieurs autres groupes et un SMECE est utilisé pour mesurer les émissions de ce groupe et d'autres groupes au point de rejet d'une cheminée commune plutôt qu'au conduit d'évacuation de chacun de ces groupes vers la cheminée commune, la quantité d'émissions attribuable au groupe en cause est calculée en fonction de la proportion de l'apport de chaleur du groupe en cause par rapport à celui de l'ensemble des groupes qui utilisent la cheminée commune, selon la formule suivante :

$$\left[\frac{\sum_{j=1}^y Q_{g,j} \times \text{HHV}_{g,j}}{\sum_{i=1}^x \sum_{j=1}^y Q_{i,j} \times \text{HHV}_{i,j}} \right] \times E$$

où :

Q_{g,j} représente la quantité de combustible fossile de type « j » brûlé par le groupe en cause « g » au cours de l'année civile en cause, déterminée :

a) pour un combustible gazeux, de la même façon que l'élément V_c dans la formule prévue à l'alinéa 18(1)a), cette quantité étant exprimée en m³ normalisés,

b) pour un combustible liquide, de la même façon que l'élément V_c dans la formule prévue à l'alinéa 18(1)b), cette quantité étant exprimée en kL,

c) pour un combustible solide, de la même façon que l'élément M_c dans la formule prévue à l'alinéa 18(1)c), cette quantité étant exprimée en tonnes;

HHV_{g,j} le pouvoir calorifique supérieur pour chaque type de combustible fossile de type « j » brûlé par le groupe en cause « g » est celui déterminé conformément au paragraphe 14(2) ou, à défaut, celui mentionné à la colonne 2 de l'annexe 2 pour le type de combustible visé à la colonne 1;

j le j^e type de combustible brûlé au cours de l'année civile en cause par le groupe, où « j » est équivalent au chiffre 1 à y, et y est équivalent au nombre de types de combustible;

Q_{i,j} la quantité de combustible du type « j » brûlé par chaque groupe « i » au cours de l'année civile en cause, déterminée pour un combustible gazeux, un combustible liquide et un combustible solide, respectivement, de la manière prévue pour l'élément Q_{g,j};

HHV_{ij} is the higher heating value for each fossil fuel type “j” that is combusted in that unit “i” that is measured in accordance with subsection 14(2), or in the absence of a measured higher heating value, the default higher heating value, set out in column 2 of Schedule 2, for the fuel type, as set out in column 1;

i is the ith unit, where “i” goes from the number 1 to x, and where x is the number of units that share a common stack; and

E is the quantity of CO₂ emissions, expressed in tonnes, from the combustion of all fuels in all the units that share a common stack during the calendar year, measured by a CEMS at the common stack, and calculated in accordance with sections 7.1 to 7.7 of the Reference Method.

If using a CEMS

16 (1) A responsible person who uses a CEMS must ensure compliance with the Reference Method.

Auditor’s report

(2) For each calendar year during which the responsible person used a CEMS, they must obtain a report, signed by the auditor, that contains the information required by Schedule 3 and send it to the Minister with the report referred to in section 21.

Fuel-based Method

Quantification

17 The quantity of CO₂ emissions resulting from the combustion of fossil fuels in a unit in a calendar year, that is not measured using a CEMS, is determined by the formula

$$\sum_{i=1}^n E_i + E_s$$

where

i is the ith fossil fuel type that is combusted in the calendar year in a unit, where “i” goes from the number 1 to n and where n is the number of those fossil fuel types;

E_i is the quantity of CO₂ emissions that is attributable to the combustion of fossil fuels of type “i” in the unit in the calendar year, expressed in tonnes, as determined for that fuel type in accordance with section 18; and

E_s is the quantity of CO₂ emissions that is released from the sorbent used to control the emission of

HHV_{ij} le pouvoir calorifique supérieur pour chaque type de combustible fossile de type « j » brûlé par chaque groupe « i » est celui déterminé conformément au paragraphe 14(2) ou, à défaut, celui mentionné à la colonne 2 de l’annexe 2 pour le type de combustible visé à la colonne 1;

i le i^e groupe, où « i » est équivalent au chiffre 1 à x et x est équivalent au nombre de groupes qui utilisent la cheminée commune;

E la quantité, exprimée en tonnes, d’émissions de CO₂ provenant de la combustion de tous les combustibles par tous les groupes qui utilisent la cheminée commune au cours de l’année civile en cause, mesurée par un SMECE installé à la cheminée commune, calculée conformément aux sections 7.1 à 7.7 de la Méthode de référence.

Utilisation d’un SMECE

16 (1) La personne responsable qui utilise un SMECE veille à ce que la Méthode de référence soit suivie.

Rapport du vérificateur

(2) Pour chaque année civile au cours de laquelle la personne responsable a utilisé un SMECE, elle obtient un rapport, signé par le vérificateur, comportant les renseignements énumérés à l’annexe 3 et le transmet au ministre avec le rapport visé à l’article 21.

Quantification fondée sur le combustible brûlé

Quantification

17 La quantité d’émissions de CO₂ provenant de la combustion de combustibles fossiles par un groupe, au cours d’une année civile, qui n’est pas déterminée à l’aide d’une SMECE est calculée selon la formule suivante :

$$\sum_{i=1}^n E_i + E_s$$

où :

i représente le i^e type de combustible fossile brûlé par le groupe au cours de l’année civile, où « i » est équivalent au chiffre 1 à n et n est équivalent au nombre de types de combustibles fossiles brûlés;

E_i la quantité d’émissions de CO₂, exprimée en tonnes, qui est attribuable à la combustion de combustibles fossiles de type « i » par le groupe au cours de l’année civile et est calculée selon le type de combustible conformément à l’article 18;

E_s la quantité d’émissions de CO₂, exprimée en tonnes, qui provient du sorbant utilisé pour contrôler les

sulphur dioxide from the unit in the calendar year, expressed in tonnes, as determined by the formula

$$S \times R \times (44/MM_s)$$

where

- S** is the quantity of sorbent material, such as calcium carbonate (CaCO₃), expressed in tonnes,
- R** is the stoichiometric ratio, on a mole fraction basis, of CO₂ released on usage of 1 mole of sorbent material, which is equal to 1 if the sorbent material is CaCO₃, and
- MM_s** is the molecular mass of the sorbent material, which is equal to 100 if the sorbent material is CaCO₃.

Measured carbon content

18 (1) The quantity of CO₂ emissions, that is attributable to the combustion of a fossil fuel in a unit in a calendar year is determined by one of the following formulas, whichever applies:

(a) for a gaseous fuel,

$$V_f \times CC_A \times (MM_A/MV_{cf}) \times 3.664 \times 0.001$$

where

- V_f** is the volume of the fuel combusted in the calendar year, determined using flow meters, expressed in standard m³,
- CC_A** is the weighted average of the carbon content of the fuel, determined in accordance with subsection (2), expressed in kg of carbon per kg of the fuel,
- MM_A** is the average molecular mass of the fuel, determined based on fuel samples taken in accordance with section 19, expressed in kg per kg-mole of the fuel, and
- MV_{cf}** is the molar volume conversion factor of 23.645 standard m³ per kg-mole of the fuel at standard conditions;

(b) for a liquid fuel,

$$V_f \times CC_A \times 3.664$$

where

- V_f** is the volume of the fuel combusted in the calendar year, determined using flow meters, expressed in kL, and
- CC_A** is the weighted average of the carbon content of the fuel, determined in accordance with subsection (2), at the same temperature as that used in the determination of V_f, expressed in tonnes of carbon per kL of the fuel; and

émissions de dioxyde de soufre par le groupe au cours de l'année civile et calculée selon la formule suivante :

$$S \times R \times (44/MM_s)$$

où :

- S** représente la quantité de sorbant — notamment carbonate de calcium (CaCO₃) —, exprimée en tonnes,
- R** le rapport stœchiométrique — selon la fraction molaire — de CO₂ attribuable à une mole de sorbant, lequel est 1 si le sorbant est du CaCO₃,
- MM_s** la masse moléculaire du sorbant, laquelle est 100 si le sorbant est du CaCO₃.

Contenu en carbone mesuré

18 (1) La quantité d'émissions de CO₂ qui est attribuable à la combustion d'un combustible fossile par le groupe au cours d'une année civile est calculée selon celle des formules ci-après qui s'applique :

a) dans le cas de combustibles gazeux :

$$V_c \times CC_M \times (MM_M/MV_{fc}) \times 3.664 \times 0.001$$

où :

- V_c** représente le volume du combustible brûlé au cours de l'année civile, exprimé en m³ normalisés, déterminé à l'aide de débitmètres,
- CC_M** la moyenne pondérée du contenu en carbone du combustible, exprimée en kg de carbone par kg de combustible, calculée conformément au paragraphe (2),
- MM_M** la masse moléculaire moyenne du combustible, exprimée en kg par kg-mole de combustible, déterminée à partir des échantillons de combustible prélevés conformément à l'article 19,
- MV_{fc}** le facteur de conversion du volume molaire, soit 23,645 m³ normalisés par kg-mole de combustible dans des conditions normales;

b) dans le cas de combustibles liquides :

$$V_c \times CC_M \times 3.664$$

où :

- V_c** représente le volume du combustible brûlé au cours de l'année civile, exprimé en kL, déterminé à l'aide de débitmètres,
- CC_M** la moyenne pondérée du contenu en carbone du combustible, exprimée en tonnes de carbone par kL de combustible, calculée conformément au paragraphe (2), à la même température que celle choisie pour déterminer V_c;

(c) for a solid fuel,

$$M_f \times CC_A \times 3.664$$

where

M_f is the mass of the fuel combusted in the calendar year, determined, as the case may be, on a wet or dry basis using a measuring device, expressed in tonnes, and

CC_A is the weighted average of the carbon content of the fuel, determined in accordance with subsection (2), on the same wet or dry basis as that used in the determination of **M_f**, expressed in kg of carbon per kg of the fuel.

Weighted average

(2) The weighted average “CC_A” referred to in paragraphs (1)(a) to (c) is determined by the formula

$$\frac{\sum_{i=1}^n CC_i \times Q_i}{\sum_{i=1}^n Q_i}$$

where

CC_i is the carbon content of each sample or composite sample, as the case may be, of the fuel for the *i*th sampling period, expressed for gaseous fuels, liquid fuels and solid fuels, respectively, in the same unit of measure as that set out in CC_A, as provided by the supplier of the fuel to the responsible person or, if not so provided, as determined by the responsible person in the following manner:

(a) for a gaseous fuel,

(i) in accordance with whichever of the following standards for the measurement of the carbon content of the fuel that applies:

(A) ASTM D1945-14, entitled *Standard Test Method for Analysis of Natural Gas by Gas Chromatography*,

(B) ASTM UOP539-12, entitled *Refinery Gas Analysis by Gas Chromatography*,

(C) ASTM D7833-14, entitled *Standard Test Method for Determination of Hydrocarbons and Non-Hydrocarbon Gases in Gaseous Mixtures by Gas Chromatography*, and

(D) API Technical Report 2572, 1st edition, published in May 2013 and entitled *Carbon Content, Sampling, and Calculation*, or

(ii) by means of a direct measuring device that measures the carbon content of the fuel,

(c) dans le cas de combustibles solides :

$$M_c \times CC_M \times 3,664$$

où :

M_c représente la masse du combustible brûlé au cours de l'année civile, déterminée, selon le cas, sur une base sèche ou humide, à l'aide d'un instrument de mesure et exprimée en tonnes,

CC_M la moyenne pondérée du contenu en carbone du combustible, exprimée en kg de carbone par kg de combustible, calculée conformément au paragraphe (2), sur la même base sèche ou humide que celle choisie pour déterminer l'élément **M_c**.

Moyenne pondérée

(2) La moyenne pondérée « CC_M » visée aux alinéas (1)a à c) est calculée selon la formule suivante :

$$\frac{\sum_{i=1}^n CC_i \times Q_i}{\sum_{i=1}^n Q_i}$$

où :

CC_i représente le contenu en carbone de chaque échantillon ou échantillon composite, selon le cas, de combustible pour la *i*^e période d'échantillonnage, exprimé pour un combustible gazeux, liquide et solide, respectivement, selon la même unité de mesure que celle mentionnée pour l'élément CC_M, qui soit est fourni à la personne responsable par le fournisseur du combustible, soit, s'il ne l'est pas, est établi par la personne responsable de la façon suivante :

a) dans le cas des combustibles gazeux :

(i) soit conformément à l'une des normes applicables ci-après qui permet d'en mesurer le contenu en carbone :

(A) la norme ASTM D1945-14 intitulée *Standard Test Method for Analysis of Natural Gas by Gas Chromatography*,

(B) la norme ASTM UOP539-12 intitulée *Refinery Gas Analysis by Gas Chromatography*,

(C) la norme ASTM D7833-14 intitulée *Standard Test Method for Determination of Hydrocarbons and Non-Hydrocarbon Gases in Gaseous Mixtures by Gas Chromatography*,

(D) le document intitulé API Technical Report 2572, *Carbon Content, Sampling, and Calculation*, 1^{re} édition, publié en mai 2013,

(b) for a liquid fuel, in accordance with whichever of the following standards or methods for the measurement of the carbon content of the fuel that applies:

(i) API Technical Report 2572, 1st edition, published in May 2013 and entitled *Carbon Content, Sampling, and Calculation*,

(ii) ASTM D5291-16, entitled *Standard Test Methods for Instrumental Determination of Carbon, Hydrogen, and Nitrogen in Petroleum Products and Lubricants*,

(iii) the ASTM standard that applies to the type of fuel, or

(iv) if no ASTM standard applies, an applicable internationally recognized method, and

(c) for a solid fuel, on the same wet or dry basis as that used in the determination of CC_A , in accordance with,

(i) for a solid fuel derived from waste, ASTM E777-08, entitled *Standard Test Method for Carbon and Hydrogen in the Analysis Sample of Refuse-Derived Fuel*, and

(ii) for any other solid fuel, the following standard or method for the measurement of the carbon content of the fuel:

(A) the ASTM standard that applies to the type of fuel, and

(B) if no ASTM standard applies, an applicable internationally recognized method;

i is the i^{th} sampling period that is referred to in section 19, where “ i ” goes from the number 1 to n and where n is the number of those sampling periods; and

Q_i is the volume or mass, as the case may be, of the fuel combusted during the i^{th} sampling period, expressed

(a) in standard m^3 , for a gaseous fuel,

(b) in kL, for a liquid fuel, and

(c) in tonnes, for a solid fuel, on the same wet or dry basis as that used in the determination of CC_A .

(ii) soit à l’aide d’un instrument de mesure directe qui détermine le contenu en carbone du combustible,

b) dans le cas des combustibles liquides, conformément à l’une des normes ou méthodes applicables ci-après qui permet d’en mesurer le contenu en carbone :

(i) le document intitulé API Technical Report 2572, *Carbon Content, Sampling, and Calculation*, 1^{re} édition, publié en mai 2013,

(ii) la norme ASTM D5291-16 intitulée *Standard Test Methods for Instrumental Determination of Carbon, Hydrogen, and Nitrogen in Petroleum Products and Lubricants*,

(iii) la norme ASTM applicable au type de combustible,

(iv) en l’absence d’une norme ASTM, toute méthode applicable qui est reconnue à l’échelle internationale,

c) dans le cas des combustibles solides, sur la même base sèche ou humide que celle choisie pour déterminer l’élément CC_M et :

(i) s’agissant de combustibles solides dérivés de déchets, conformément à la norme ASTM E777-08 intitulée *Standard Test Method for Carbon and Hydrogen in the Analysis Sample of Refuse-Derived Fuel*,

(ii) s’agissant d’autres combustibles solides, conformément à la norme ou méthode ci-après qui permet d’en mesurer le contenu en carbone :

(A) la norme ASTM applicable au type de combustible,

(B) en l’absence d’une telle norme, toute méthode applicable qui est reconnue à l’échelle internationale;

i la i^{e} période d’échantillonnage visée à l’article 19 où « i » est équivalent au chiffre 1 à n et n est équivalent au nombre de ces périodes d’échantillonnage;

Q_i le volume ou la masse, selon le cas, du combustible brûlé au cours de la i^{e} période d’échantillonnage, exprimé :

a) en m^3 normalisés, pour les combustibles gazeux,

b) en kL, pour les combustibles liquides,

c) en tonnes, pour les combustibles solides, sur la même base sèche ou humide que celle choisie pour déterminer l’élément CC_M .

Sampling and Missing Data

Sampling

19 (1) Subject to subsection (2), the determination of the value of the elements related to carbon content referred to in section 18 must be based on fuel samples taken in accordance with this section.

Carbon content provided by the supplier

(2) If the supplier of the fuel has provided the carbon content of the fuel, the responsible person can obtain from that supplier the carbon content of the fuel for the specified sampling period and at the specified minimum sampling frequency rather than taking samples in accordance with subsection (3).

Frequency

(3) Each fuel sample must be taken at a time and location in the fuel handling system of the facility that provides the following representative samples of the fuel combusted at the applicable minimum frequency:

(a) for natural gas, during each sampling period consisting of each year that the unit generates electricity or produces useful thermal energy, two samples taken that year, with each of those samples being taken at least four months after any previous sample has been taken, in accordance with whichever of the following standard that applies:

(i) ASTM D4057-12, entitled *Standard Practice for Manual Sampling of Petroleum and Petroleum Products*,

(ii) ASTM D4177-16e1, entitled *Standard Practice for Automatic Sampling of Petroleum and Petroleum Products*,

(iii) ASTM D5287-08(2015), entitled *Standard Practice for Automatic Sampling of Gaseous Fuels*, and

(iv) ASTM F307-13, entitled *Standard Practice for Sampling Pressurized Gas for Gas Analysis*;

(b) for refinery gas, during each sampling period consisting of each day that the unit generates electricity or produces useful thermal energy, one sample per day that is taken at least six hours after any previous sample has been taken, in accordance with any applicable standard referred to in paragraph (a);

(c) for a type of liquid fuel or of a gaseous fuel other than refinery gas and natural gas, during each sampling period consisting of each month that the unit

Échantillonnage et données manquantes

Échantillonnage

19 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la valeur des éléments relatifs au contenu en carbone visés à l'article 18 est déterminée à partir d'échantillons de combustible prélevés conformément au présent article.

Contenu en carbone fourni par le fournisseur

(2) Si le fournisseur du combustible lui fournit le contenu en carbone du combustible, la personne responsable peut obtenir de celui-ci le contenu en carbone du combustible pour la période d'échantillonnage précisée et à la fréquence minimale précisée pour le prélèvement d'échantillon au lieu de prélever des échantillons conformément au paragraphe (3).

Fréquence

(3) Chaque prélèvement est effectué à un moment et à un point du système de manutention du combustible de l'installation permettant de fournir les échantillons représentatifs ci-après du combustible brûlé, à la fréquence minimale applicable :

a) s'il s'agit de gaz naturel, durant chaque période d'échantillonnage correspondant à chaque année au cours de laquelle le groupe produit de l'électricité ou de l'énergie thermique utile, deux échantillons prélevés cette année-là, à au moins quatre mois d'intervalle, conformément à l'une des normes applicables suivantes :

(i) la norme ASTM D4057-12 intitulée *Standard Practice for Manual Sampling of Petroleum and Petroleum Products*,

(ii) la norme ASTM D4177-16e1 intitulée *Standard Practice for Automatic Sampling of Petroleum and Petroleum Products*,

(iii) la norme ASTM D5287-08(2015) intitulée *Standard Practice for Automatic Sampling of Gaseous Fuels*,

(iv) la norme ASTM F307-13 intitulée *Standard Practice for Sampling Pressurized Gas for Gas Analysis*;

b) s'il s'agit de gaz de raffinerie, durant chaque période d'échantillonnage correspondant à chaque journée au cours de laquelle le groupe produit de l'électricité ou de l'énergie thermique utile, un échantillon de gaz de raffinerie par journée, prélevé au moins six heures après l'échantillon précédant, conformément à l'une des normes applicables visées à l'alinéa a);

generates electricity or produces useful thermal energy, one sample per month that is taken at least two weeks after any previous sample has been taken, in accordance with any of the standards referred to in paragraph (a); and

(d) for a solid fuel, one composite sample per month that consists of sub-samples, each having the same mass, that are taken from the fuel that is fed for combustion during each week that begins in that month and during which the unit generates electricity or produces useful thermal energy, and after all fuel treatment operations have been carried out but before any mixing of the fuel from which the sub-sample is taken with other fuels, and at least 72 hours after any previous sub-sample has been taken.

Additional samples

(4) For greater certainty, the responsible person who, for the purposes of these Regulations, takes more samples than the minimum required under subsection (3) must make the determination referred to in subsection (1) based on each sample taken — and in the case of composite samples, each sub-sample taken — including those additional samples.

Significantly modified boiler units

(5) In the case of a boiler unit referred to in subsection 3(4), one fuel sample is required for the initial performance test and each subsequent performance test and it must be taken in accordance with one of the applicable standards set out in subparagraphs (3)(a)(i) to (iv).

Missing data

20 (1) Except in the case of an initial performance test or any subsequent performance test referred to in section 5, if, for any reason beyond the responsible person's control, the emission intensity referred to in subsection 4(1) or 4(2) cannot be determined in accordance with a formula set out in any of sections 11, 17 and 18 because data required to determine the value of an element of that formula is missing for a given period in a calendar year, replacement data for that given period must be used to determine that value.

Replacement data — CEMS

(2) If a CEMS is used to determine the value of an element of a formula set out in section 17 but data is missing for a given period, the replacement data must be obtained in accordance with Section 3.5.2 of the Reference Method.

c) s'il s'agit d'un type de combustible liquide ou gazeux autre que du gaz de raffinerie ou du gaz naturel, durant chaque période d'échantillonnage correspondant à chaque mois au cours duquel le groupe produit de l'électricité ou de l'énergie thermique utile, un échantillon de combustible par mois, prélevé au moins deux semaines après l'échantillon précédent, conformément à l'une des normes visées à l'alinéa a);

d) s'il s'agit d'un combustible solide, un échantillon composite par mois établi à partir de sous-échantillons de même masse du combustible ayant servi à la combustion prélevés chaque semaine au cours de laquelle le groupe produit de l'électricité ou de l'énergie thermique utile et qui commence au cours du mois, après tout traitement du combustible, mais avant que celui-ci ne soit mélangé à d'autres combustibles, et à au moins soixante-douze heures d'intervalle.

Échantillons additionnels

(4) Il est entendu que la personne responsable qui prélève, pour l'application du présent règlement, plus d'échantillons que le nombre minimal prévu au paragraphe (3) tient compte de tous les échantillons ou, s'il s'agit d'échantillons composites, de tous les sous-échantillons prélevés dans le cadre de la détermination prévue au paragraphe (1).

Groupe chaudière ayant subi des modifications majeures

(5) Dans le cas du groupe chaudière visé au paragraphe 3(4), un échantillon de combustible est requis pour l'essai de rendement initial et pour chaque essai subséquent de rendement; cet échantillon est prélevé conformément aux normes applicables prévues aux sous-alinéas (3)a)(i) à (iv).

Données manquantes

20 (1) Sauf dans le cas de l'essai de rendement initial ou de l'essai subséquent visés à l'article 5, si, pour une raison indépendante de la volonté de la personne responsable, il manque, pour une période donnée d'une année civile, des données pour déterminer l'intensité des émissions visée aux paragraphes 4(1) ou (2), conformément aux formules prévues aux articles 11, 17 ou 18, des données de remplacement, établies pour cette période, sont utilisées à cette fin.

Données de remplacement — SMECE

(2) Dans le cas où le SMECE est utilisé pour déterminer un quelconque élément d'une formule prévue à l'article 17 et il manque une donnée pour une période donnée, la donnée de remplacement est obtenue conformément à la section 3.5.2 de la Méthode de référence.

Replacement data — fuel-based methods

(3) If a fuel-based method is used to determine the value of any element — related to the carbon content or molecular mass of a fuel — of a formula set out in section 17 or 18 but data is missing for a given period, the replacement data is to be the average of the available data for that element, using the fuel-based method in question, during the equivalent period prior to and, if the data is available, subsequent to that given period. However, if no data is available for that element for the equivalent period prior to that given period, the replacement data to be used is the value determined for that element, using the fuel-based method in question, during the equivalent period subsequent to the given period.

Replacement data — multiple periods

(4) Replacement data may be used in relation to a maximum of 28 days in a calendar year.

Reporting, Sending, Recording and Retaining Information

Annual reports

21 (1) Subject to subsection (2), a responsible person for a unit must send one of the following reports, to the Minister on or before the June 1 that follows the calendar year that is the subject of the report:

(a) a report containing the information set out in Schedule 1 in respect of each calendar year in which the unit meets the conditions set out in subsection 3(1) or (2), as the case may be;

(b) a short report containing the information referred to in sections 1 and 2, except paragraph 2(h), of Schedule 1 in respect of each calendar year in which the unit no longer meets one of the conditions referred to in subsection 3(1) or (2), as the case may be.

Significantly modified boiler units

(2) A responsible person for a boiler unit referred to in subsection 3(4) must send the reports referred to in subsection (1), beginning in the year in which it must meet the emission limit referred to in subsection 4(2).

Permanent cessation of electricity generation

(3) If a unit permanently ceases to generate electricity in a calendar year, a responsible person for the unit must so

Données de remplacement — méthode fondée sur le combustible brûlé

(3) Dans le cas où la méthode de quantification fondée sur le combustible brûlé est utilisée pour déterminer un quelconque élément d'une formule visée aux articles 17 ou 18 relatif au contenu en carbone ou à la masse moléculaire d'un combustible et il manque une donnée pour une période donnée, la donnée de remplacement correspond à la moyenne, établie à l'aide de la méthode en question, des données disponibles pour cet élément pour la période équivalente précédant la période en cause et, si les données sont disponibles, pour la période équivalente qui la suit. Toutefois, si aucune donnée n'est disponible pour cet élément pour la période équivalente précédant la période en cause, la donnée de remplacement est la valeur établie pour l'élément à l'aide de cette méthode pour la période équivalente qui suit cette période.

Données de remplacement — plusieurs périodes données

(4) Des données de remplacement ne peuvent être utilisées qu'à l'égard d'un maximum de vingt-huit jours d'une année civile.

Rapports, dossier et transmission et conservation des renseignements

Rapports annuels

21 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la personne responsable d'un groupe est tenue de transmettre au ministre l'un des rapports ci-après au plus tard le 1^{er} juin suivant la fin de l'année civile en cause :

a) un rapport comportant les renseignements énumérés à l'annexe 1 à l'égard de chaque année civile au cours de laquelle le groupe remplit les conditions visées au paragraphe 3(1) ou (2), selon le cas;

b) un rapport abrégé comportant les renseignements visés aux articles 1 et 2 — à l'exception de l'alinéa 2h) — de l'annexe 1 à l'égard de toute année civile au cours de laquelle le groupe ne remplit plus l'une des conditions visées au paragraphe 3(1) ou (2), selon le cas.

Groupe chaudière ayant subi une modification majeure

(2) La personne responsable du groupe chaudière visé au paragraphe 3(4) n'est tenue de présenter les rapports visés au paragraphe (1) qu'à compter de l'année à l'égard de laquelle elle est tenue de respecter la limite d'émissions visée au paragraphe 4(2).

Cessation définitive de production d'électricité

(3) Si le groupe cesse définitivement de produire de l'électricité au cours de l'année civile, la personne responsable

notify the Minister in writing not later than 60 days after the day on which the unit ceases generating electricity. A report is not necessary in respect of the calendar years following the calendar year in which the unit ceases generating electricity.

Registration number

(4) On receipt of a first report in respect of a unit referred to in paragraph (1)(a), the Minister must assign a registration number to the unit and inform the responsible person of that number.

Change of information

(5) If there is a change to the information referred to in section 1 of Schedule 1 that was provided in the most recent report, the responsible person must notify the Minister of the change in writing not later than 30 days after the day on which the change is made.

Performance test reporting

22 (1) A responsible person for a boiler unit referred to in subsection 3(4) must send, to the Minister, a report containing the information referred to in Schedule 4 in relation to the performance test identified in section 5 no later than 60 days after the performance test was conducted.

Performance test verifier's report — initial test

(2) In the case of a boiler unit referred to in subsection 3(4), the responsible person must obtain a report, signed by the performance test verifier, on the initial performance test, that contains the information referred to in Schedule 5 and send it to the Minister with their report referred to in subsection (1).

Electronic report, notice and application

23 (1) A report or notice that is required, or an application that is made, under these Regulations must be sent electronically in the form specified by the Minister and must bear the electronic signature of an authorized official of the responsible person.

Paper report or notice

(2) If the Minister has not specified an electronic form or if the person is unable to send the report, notice or application electronically in accordance with subsection (1) because of circumstances beyond the person's control, the report, notice or application must be sent on paper, in the form specified by the Minister, if applicable, and be signed by an authorized official of the responsible person.

est tenue de transmettre au ministre un avis écrit à cet égard au plus tard soixante jours après la date à laquelle le groupe cesse sa production. Il n'est pas nécessaire de transmettre un rapport à l'égard des années civiles suivant celle au cours de laquelle le groupe cesse sa production.

Numéro d'enregistrement

(4) À la réception du premier rapport visé à l'alinéa (1)a), le ministre assigne un numéro d'enregistrement au groupe et communique le numéro à la personne responsable.

Modification des renseignements

(5) La personne responsable avise par écrit le ministre de toute modification apportée aux renseignements visés à l'article 1 de l'annexe 1 ayant été fournis dans le rapport le plus récent et ce, dans les trente jours suivant le jour de la modification.

Rapport sur l'essai de rendement

22 (1) La personne responsable du groupe chaudière visé par le paragraphe 3(4) est tenue de transmettre au ministre un rapport comportant les renseignements visés à l'annexe 4 relativement à l'essai de rendement visé à l'article 5 dans les soixante jours suivant la réalisation de l'essai de rendement.

Rapport de vérification de l'essai de rendement initial

(2) Dans le cas du groupe chaudière visé par le paragraphe 3(4), la personne responsable obtient un rapport, signé par le vérificateur de l'essai de rendement, qui porte sur l'essai initial de rendement et qui comporte les renseignements prévus à l'annexe 5 et le transmet au ministre avec le rapport visé au paragraphe (1).

Rapports, avis et demandes électroniques

23 (1) Les rapports, avis et demandes visés par le présent règlement sont transmis électroniquement en la forme précisée par le ministre et portent la signature électronique de l'agent autorisé de la personne responsable.

Support papier

(2) Si le ministre n'a pas précisé de forme électronique au titre du paragraphe (1) ou si, en raison de circonstances indépendantes de sa volonté, la personne qui transmet le rapport ou l'avis ou qui présente la demande n'est pas en mesure de le faire conformément à ce paragraphe, elle transmet le rapport ou l'avis ou présente la demande sur support papier, signés par son agent autorisé, en la forme précisée par le ministre, le cas échéant.

Maintain copy

24 (1) A responsible person for a unit must make a record containing the following documents and information:

- (a)** any notice referred to in subsection 21(5) that was sent to the Minister along with supporting documents;
- (b)** any application referred to in subsection 7(3) or 8(2), whichever applies, along with supporting documents;
- (c)** every measurement and calculation used to determine the value of an element of a formula used for the purposes of section 4 and, if applicable, section 5, along with an indication of the standards that were used to determine the value of the elements used in those formula and any necessary supporting documents;
- (d)** an indication of the standards or methods referred to in the description of CC_i in subsection 18(2) that were used to determine the value of CC_A in paragraph 18(1)(a), (b) or (c), as the case may be, or, for a sample of gaseous fuel, a statement that indicates that a direct measuring device was used to determine that value;
- (e)** information demonstrating that any meter referred to in section 11 complies with the requirements of the *Electricity and Gas Inspection Act* and the *Electricity and Gas Inspection Regulations*, including a certificate referred to in section 14 of that Act;
- (f)** information demonstrating that the installation, maintenance and calibration of the measuring devices referred to in subsection 9(1) were done in accordance with that subsection and subsection 9(2) and that the measuring devices used comply with subsection 9(3);
- (g)** supporting documents that confirm the CEMS certification under section 10;
- (h)** any document, record or information referred to in section 8 of the Reference Method, for each calendar year during which a responsible person used a CEMS;
- (i)** the results of the analysis of every sample taken in accordance with section 19, as well as the date that each sample was taken and an indication of the standards that were used to take representative samples of the fuel;
- (j)** information demonstrating the unit capacity set out in the annual report;
- (k)** in the case of a unit that has a combustion engine that is temporarily installed for a period of 90 days or less as part of repair or maintenance,
 - (i)** evidence that the combustion engine underwent repairs or maintenance and that a replacement

Dossier

24 (1) La personne responsable d'un groupe constitue un dossier contenant les renseignements et documents suivants :

- a)** tout avis visé au paragraphe 21(5) qui a été transmis au ministre, y compris les documents à l'appui;
- b)** toute demande visée au paragraphe 7(3) ou 8(2), selon le cas, y compris les documents à l'appui;
- c)** le relevé des mesures et la description des calculs effectués pour déterminer la valeur de chacun des éléments des formules utilisées pour l'application de l'article 4 et, s'il y a lieu, de l'article 5, ainsi que la mention des normes utilisées pour déterminer la valeur des éléments de ces formules et les documents à l'appui nécessaires;
- d)** la mention des normes ou des méthodes mentionnées dans la description de l'élément CC_i visé au paragraphe 18(2) qui ont été utilisées pour déterminer la valeur de l'élément CC_M visé, selon le cas, à l'alinéa 18(1)a, b) ou c) ou, dans le cas d'un combustible gazeux, l'indication qu'un instrument de mesure directe a été utilisé à cette fin;
- e)** les renseignements établissant que les compteurs visés à l'article 11 répondent aux exigences de la *Loi sur l'inspection de l'électricité et du gaz* et du *Règlement sur l'inspection de l'électricité et du gaz*, y compris le certificat visé à l'article 14 de cette loi;
- f)** les renseignements établissant que la mise en place, l'entretien et l'étalonnage visés au paragraphe 9(1) sont faits conformément à ce paragraphe et au paragraphe 9(2) et que les instruments de mesure utilisés sont conformes au paragraphe 9(3);
- g)** les pièces justificatives nécessaires pour confirmer l'homologation du SMECE aux termes de l'article 10;
- h)** à l'égard de chaque année civile au cours de laquelle la personne responsable utilise un SMECE, les renseignements et les documents visés à la section 8 de la *Méthode de référence*;
- i)** le résultat d'analyse de chaque échantillon prélevé conformément à l'article 19, ainsi que la date du prélèvement de chaque échantillon et la mention des normes qui ont été utilisées pour prendre les échantillons représentatifs du combustible brûlé;
- j)** les renseignements établissant la capacité du groupe indiquée dans le rapport annuel;
- k)** s'agissant du groupe pour lequel un moteur à combustion de remplacement a été installé

combustion engine was temporarily connected to the unit for the duration of the repairs or maintenance,

(ii) the number of days that a replacement combustion engine was connected to the unit, and

(iii) the number of days that the repairs or maintenance lasted;

(l) information demonstrating each combustion engine capacity set out in the annual report, the date on which each combustion engine was installed and, in the case of a combustion engine with a capacity of 150 MW or less, a statement that, if applicable, the combustion engine was installed to replace an engine, with a capacity of 150 MW or less, as part of repair or maintenance; and

(m) any report referred to in section 22, along with supporting documents.

30 days

(2) The record referred to in subsection (1) must be made as soon as feasible but not later than 30 days after the day on which the information and documents to be included in it become available.

Retention of records and reports

25 A responsible person who is required under these Regulations to make a record or send a report or notice must keep the record or a copy of the report or notice, along with the supporting documents, at their principal place of business in Canada for at least seven years after they make the record or send the report or notice.

Coming into Force

Registration

26 (1) Subject to subsection (2), these Regulations come into force on January 1, 2019.

Deferred application

(2) These Regulations become applicable to combustion engine units on January 1, 2021.

temporairement pour un maximum de quatre-vingt-dix jours dans le cadre de travaux de réparation ou d'entretien :

(i) des preuves établissant que le moteur à combustion en cause a fait l'objet de travaux de réparation ou d'entretien et que, pendant la durée de ces travaux, un moteur à combustion de remplacement a été raccordé au groupe temporairement,

(ii) le nombre de jours pendant lesquels le moteur à combustion de remplacement a été raccordé au groupe,

(iii) le nombre de jours qu'ont duré les travaux;

l) les renseignements établissant la capacité de chaque moteur à combustion indiquée dans le rapport annuel, la date à laquelle chaque moteur a été installé et, s'il s'agit d'un moteur à combustion dont la capacité est de 150 MW ou moins, une mention portant, le cas échéant, que le moteur à combustion a été installé en remplacement d'un moteur d'une capacité de 150 MW ou moins dans le cadre de travaux de réparation ou d'entretien;

m) tout rapport visé à l'article 22, y compris les documents à l'appui.

Trente jours

(2) Les renseignements et documents visés au paragraphe (1) sont consignés et versés au dossier dès que possible, mais au plus tard trente jours après la date où ils deviennent accessibles.

Conservation des renseignements et des rapports

25 La personne responsable tenue, en application du présent règlement, de constituer un dossier ou de transmettre un rapport ou un avis conserve les renseignements et documents en cause ou la copie du rapport ou de l'avis, ainsi que tout document à l'appui, à son établissement principal au Canada pendant au moins sept ans après avoir constitué le dossier ou avoir transmis le rapport ou l'avis.

Entrée en vigueur

Enregistrement

26 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

Application différée

(2) À l'égard des groupes moteur à combustion, le présent règlement ne s'applique qu'à compter du 1^{er} janvier 2021.

SCHEDULE 1

(Subsection 7(3), paragraphs 21(1)(a) and (b) and subsection 21(5))

Annual Report — Information Required

1 The following information respecting the responsible person:

- (a)** an indication of whether they are the owner or operator of the unit and their name and civic address;
- (b)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number of their authorized official; and
- (c)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number of a contact person, if different from the authorized official.

2 The following information respecting the unit:

- (a)** for each responsible person for the unit, other than the responsible person mentioned in paragraph 1(a), if any,
 - (i)** their name, title and civic address, and
 - (ii)** an indication of whether they are the owner or operator;
- (b)** the unit's name and civic address, if any;
- (c)** the unit's registration number, if any;
- (d)** the name of the facility where the unit is located;
- (e)** the facility's National Pollutant Release Inventory identification number assigned by the Minister for the purposes of section 48 of the Act, if any;
- (f)** the unit's registration number, if any, assigned by the Minister under subsection 4(2) of the *Reduction of Carbon Dioxide Emissions from Coal-fired Generation of Electricity Regulations*;
- (g)** whether the unit is a boiler unit or a combustion engine unit;
- (h)** a process flow diagram that shows
 - (i)** the unit's major equipment that operates together to generate electricity and, if applicable, produce thermal energy, including boilers, combustion engines, duct burners and other combustion devices, heat recovery systems, steam turbines, generators and emission control devices,
 - (ii)** the unit boundaries used to identify the unit,
 - (iii)** the electric flows crossing the unit boundaries, and

ANNEXE 1

(paragraphe 7(3), alinéas 21(1)a) et b) et paragraphe 21(5))

Rapport annuel — renseignements à fournir

1 Renseignements sur la personne responsable :

- a)** une mention portant qu'elle est le propriétaire ou l'exploitant du groupe, ainsi que ses nom et adresse municipale;
- b)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique de son agent autorisé;
- c)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique d'une personne-ressource, si celle-ci n'est pas l'agent autorisé.

2 Renseignements sur le groupe :

- a)** le cas échéant, à l'égard de chaque personne responsable du groupe autre que celle mentionnée à l'alinéa 1a) :
 - (i)** ses nom, titre et adresse municipale,
 - (ii)** une mention portant qu'elle est le propriétaire ou l'exploitant;
- b)** le cas échéant, ses nom et adresse municipale;
- c)** le cas échéant, son numéro d'enregistrement;
- d)** le nom de l'installation où il est situé;
- e)** le cas échéant, le numéro d'identification attribué par le ministre à cette installation pour les besoins de l'inventaire national des rejets de polluants établi en application de l'article 48 de la Loi;
- f)** le cas échéant, le numéro d'enregistrement que lui a assigné le ministre en vertu du paragraphe 4(2) du *Règlement sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone — secteur de l'électricité thermique au charbon*;
- g)** s'il s'agit d'un groupe chaudière ou d'un groupe moteur à combustion;
- h)** un schéma de procédé illustrant :
 - (i)** l'équipement principal du groupe qui produit de l'électricité et, le cas échéant, de l'énergie thermique, notamment les chaudières, moteurs à combustion, brûleurs de conduit ou autres dispositifs de combustion, systèmes de récupération de la chaleur, turbines à vapeur, générateurs ou dispositifs de contrôle des émissions,
 - (ii)** le périmètre utilisé pour identifier le groupe,

(iv) the heat streams crossing the unit boundaries and an indication of their average temperature, pressure and hourly mass flow rate;

(i) the unit's capacity;

(j) for each of the unit's combustion engines, the engine capacity and the date on which each combustion engine was installed, and in the case of combustion engine with a capacity of 150 MW or less, a statement that, if applicable, the combustion engine was installed to replace an engine, with a capacity of 150 MW or less, as part of repair or maintenance;

(k) the unit's potential electrical output for the calendar year, expressed in GWh;

(l) as the case may be,

(i) in the case of a combustion engine unit, the percentage of the unit's potential electrical output that is sold or distributed to the electric grid for the calendar year, and

(ii) in the case of a boiler unit, the quantity of electricity that is sold or distributed to the electric grid for the calendar year;

(m) the percentage of the unit's heat input that comes from natural gas, on average for the calendar year; and

(n) in the case of a boiler unit, the value of the unit's heat to electricity ratio.

3 The following information respecting the emission intensity referred to in subsection 4(1) or (2) of these Regulations resulting from the combustion of fossil fuel in the unit during the calendar year:

(a) the emission intensity for the unit — that is, the ratio of the quantity of CO₂ emissions referred to in paragraph (c) to the quantity of energy referred to in subparagraph (b)(i) — expressed in tonnes per GWh;

(b) in respect of the quantity of energy produced by the unit,

(i) that quantity determined in accordance with section 11 of these Regulations, expressed in GWh,

(ii) the value determined for G and H_{pnet} in the formula set out in subsection 11(1) of these Regulations, expressed in GWh, and

(iii) the value determined for G_{ce} , G_s and G_{ext} in the formula set out in subsection 11(2) of these Regulations, expressed in GWh;

(iii) les flux électriques franchissant le périmètre du groupe

(iv) les flux calorifiques qui franchissent le périmètre du groupe et une indication de leur température, de leur pression et de leur débit massique horaire moyens;

i) sa capacité;

j) pour chaque moteur à combustion du groupe, la capacité du moteur et la date à laquelle celui-ci a été installé et, s'il s'agit d'un moteur à combustion dont la capacité est de 150 MW ou moins, une mention portant que, le cas échéant, le moteur à combustion a été installé en remplacement d'un moteur d'une capacité de 150 MW ou moins dans le cadre de travaux de réparation et d'entretien;

k) sa production potentielle d'électricité pour l'année civile, exprimée en GWh;

l) selon le cas :

(i) s'il s'agit d'un groupe moteur à combustion, le pourcentage de la production potentielle d'électricité vendue ou distribuée sur le réseau électrique pour l'année civile,

(ii) s'il s'agit d'un groupe chaudière, la quantité d'électricité vendue ou distribuée sur le réseau électrique pour l'année civile;

m) le pourcentage, en moyenne au cours de l'année civile, de l'apport de chaleur du groupe qui provient du gaz naturel;

n) s'il s'agit d'un groupe chaudière, la valeur de son rapport chaleur-électricité.

3 Renseignements sur l'intensité des émissions — visées aux paragraphes 4(1) ou (2) du présent règlement — provenant de la combustion de combustibles fossiles par le groupe au cours de l'année civile :

a) l'intensité des émissions provenant du groupe, soit la proportion de la quantité d'émissions de CO₂ mentionnée à l'alinéa c) par rapport à la quantité d'énergie mentionnée au sous-alinéa b)(i), exprimée en tonnes par GWh;

b) à l'égard de la quantité d'énergie produite par le groupe :

(i) le résultat du calcul effectué conformément à l'article 11 du présent règlement, exprimé en GWh,

(ii) les valeurs déterminées pour les éléments G et H_{pnette} de la formule prévue au paragraphe 11(1) du présent règlement, exprimées en GWh,

(iii) les valeurs déterminées pour les éléments G_{mc} , G_p et G_{ext} de la formule prévue au paragraphe 11(2) du présent règlement, exprimées en GWh;

(c) in respect of the quantity of CO₂ emissions from the combustion of fuels in the unit,

(i) if paragraph 12(a) of these Regulations applies, the result of the calculation made in accordance with section 13 or 14 and, if applicable, section 15 of these Regulations, expressed in tonnes, and

(ii) if paragraph 12(b) of these Regulations applies, the result of the calculation made in accordance with sections 17 and 18 of these Regulations, expressed in tonnes; and

(d) for each type of fuel combusted,

(i) the type and, if that type is biomass, an explanation of why that type is *biomass* as defined in subsection 2(1) of these Regulations, and

(ii) the quantity of fuel combusted.

4 The following information:

(a) in the case of a unit that is granted an exemption under paragraph 7(4)(a) of these Regulations, the duration of the emergency circumstance, such as the date on which the circumstance arose and the date on which it ceased; and

(b) in the case of a unit referred to in subsection 4(4) of these Regulations that is temporarily connected to one or more replacement combustion engines,

(i) the duration of the repairs or maintenance, such as the day in the calendar year on which the repairs or maintenance began and the day in the calendar year on which they ended, and

(ii) the reason why the replacement combustion engine was used.

5 A copy of the auditor's report referred to in subsection 16(2) of these Regulations.

6 The following information respecting the replacement data referred to in section 20 of these Regulations that were used for a given period during the calendar year, if applicable:

(a) the reason why data required to determine the value of an element of a formula referred to in section 11, 17 or 18 of these Regulations was not obtained and an explanation why that reason was beyond the responsible person's control;

(b) the element of the formula for which data was not obtained and the date of the day on which the data were not obtained and, if that data were not obtained for a period of several days, the dates of the days on which the period begins and ends; and

c) à l'égard de la quantité d'émissions de CO₂ provenant de la combustion de combustibles par le groupe :

(i) dans le cas visé à l'alinéa 12a) du présent règlement, le résultat du calcul effectué conformément aux articles 13 ou 14 et, s'il y a lieu, 15 du présent règlement, exprimé en tonnes,

(ii) dans le cas visé à l'alinéa 12b) du présent règlement, le résultat du calcul effectué conformément aux articles 17 et 18 du présent règlement, exprimé en tonnes;

d) à l'égard de chaque type de combustible brûlé :

(i) le type et, s'il s'agit de biomasse, une mention indiquant en quoi ce type est de la *biomasse* au sens du paragraphe 2(1) du présent règlement,

(ii) la quantité brûlée.

4 Renseignements à l'égard des éléments suivants :

a) s'il s'agit d'un groupe à l'égard duquel une exemption a été accordée au titre de l'alinéa 7(4)a) du présent règlement, la durée de la situation d'urgence, soit la date à laquelle la situation a débuté et celle à laquelle elle a pris fin;

b) s'il s'agit d'un groupe qui est visé au paragraphe 4(4) du présent règlement et qui est temporairement raccordé à un ou plusieurs moteurs à combustion de remplacement :

(i) au cours de l'année civile, la durée de la réparation ou l'entretien, soit la date à laquelle la réparation ou l'entretien a débuté et celle à laquelle il a pris fin,

(ii) la justification de l'utilisation d'un moteur à combustion de remplacement.

5 Une copie du rapport du vérificateur visé au paragraphe 16(2) du présent règlement.

6 Renseignements sur les données de remplacement visées à l'article 20 du présent règlement qui ont été utilisées pour une période donnée au cours de l'année civile, le cas échéant :

a) les raisons pour lesquelles les données nécessaires pour déterminer un élément visé à l'une des formules prévues aux articles 11, 17 ou 18 du présent règlement n'ont pas été obtenues et une explication établissant en quoi ces raisons sont indépendantes de la volonté de la personne responsable;

b) l'élément pour lequel les données n'ont pas été obtenues et la date du jour en cause et, s'il s'agit d'une période de plusieurs jours, la date du début de cette période et la date à laquelle elle a pris fin;

(c) the value determined for the element referred to in paragraph (b) using replacement data, along with details of that determination, including

(i) the data used to make that determination for each period of one or more days,

(ii) the method used to obtain that data, and

(iii) in the case of a determination of the value of an element referred to in subsection 20(3) of these Regulations, a justification for the given period being used as the basis of that determination.

c) la valeur de l'élément visé à l'alinéa b) déterminée à l'aide de données de remplacement, et des précisions sur sa détermination, notamment :

(i) les données utilisées au cours de toute période d'un ou de plusieurs jours pour faire cette détermination,

(ii) la méthode utilisée pour obtenir les données de remplacement,

(iii) dans le cas de la détermination d'un élément visé au paragraphe 20(3) du présent règlement, les raisons qui justifient toute période utilisée pour cette détermination.

SCHEDULE 2

(Subsections 14(1) and 15(2))

List of Fuels

Item	Column 1 Fuel type	Column 2 Default higher heating value (GJ/kL) ²
1	Distillate fuel oil No.1	38.78
2	Distillate fuel oil No. 2	38.50
3	Distillate fuel oil No. 4	40.73
4	Kerosene	37.68
5	Liquefied petroleum gases (LPG)	25.66
6	Propane (pure, not mixtures of LPGs) ¹	25.31
7	Propylene	25.39
8	Ethane	17.22
9	Ethylene	27.90
10	Isobutane	27.06
11	Isobutylene	28.73
12	Butane	28.44
13	Butylene	28.73
14	Natural gasoline	30.69
15	Motor gasoline	34.87
16	Aviation gasoline	33.52
17	Kerosene-type aviation	37.66
18	Pipeline quality natural gas	0.03793 ²

¹ The default higher heating value and the default CO₂ emission factor for propane are only for pure gas propane. The product commercially sold as propane is to be considered LPG for the purpose of these Regulations.

² The default higher heating value for pipeline quality natural gas is expressed in GJ/standard m³

ANNEXE 2

(paragraphe 14(1) et 15(2))

Liste des combustibles

Article	Colonne 1 Type de combustible	Colonne 2 Pouvoir calorifique supérieur par défaut (GJ/kL) ²
1	Mazout léger n° 1	38,78
2	Mazout léger n° 2	38,50
3	Mazout lourd n° 4	40,73
4	Kérosène	37,68
5	Gaz de pétrole liquéfié (GPL)	25,66
6	Propane (pur, pas un mélange de GPL) ¹	25,31
7	Propylène	25,39
8	Éthane	17,22
9	Éthylène	27,90
10	Isobutane	27,06
11	Isobutylène	28,73
12	Butane	28,44
13	Butylène	28,73
14	Essence naturelle	30,69
15	Essence à moteur	34,87
16	Essence aviation	33,52
17	Kérosène type aviation	37,66
18	Gaz naturel de qualité pipeline	0,03793 ²

¹ Le pouvoir calorifique supérieur par défaut et le facteur d'émissions de CO₂ par défaut pour le propane s'appliquent uniquement au gaz propane pur. Pour l'application du présent règlement, les produits commerciaux vendus comme étant du propane sont réputés être du GPL.

² Le pouvoir calorifique supérieur par défaut pour le gaz naturel de qualité pipeline est exprimé en GJ/m³ normalisés.

SCHEDULE 3

(Subsection 16(2))

**CEMS Auditor's Report —
Information Required**

- 1** The name, civic address and telephone number of the responsible person.
- 2** The name, civic address, telephone number and qualifications of the auditor and, if any, the auditor's email address and fax number.
- 3** The procedures followed by the auditor to assess whether
 - (a)** the responsible person's use of the CEMS complied with the Quality Assurance/Quality Control manual referred to in section 6.1 of the Reference Method; and
 - (b)** the responsible person complied with the Reference Method and the CEMS met the specifications set out in the Reference Method, in particular, in its sections 3 and 4.
- 4** A statement of the auditor's opinion as to whether
 - (a)** the responsible person's use of the CEMS complied with the Quality Assurance/Quality Control manual referred to in Section 6.1 of the Reference Method; and
 - (b)** the responsible person complied with the Reference Method and the CEMS met the specifications set out in the Reference Method, in particular, in its sections 3 and 4.
- 5** A statement of the auditor's opinion as to whether the responsible person has ensured that the Quality Assurance/Quality Control manual has been updated in accordance with sections 6.1 and 6.5.2 of the Reference Method.

SCHEDULE 4

(Subsection 22(1))

**Performance Test Report —
Information Required**

- 1** The following information respecting the responsible person:
 - (a)** an indication of whether they are the owner or operator of the unit and their name and civic address;
 - (b)** the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number of their authorized official; and

ANNEXE 3

(paragraphe 16(2))

**Rapport du vérificateur sur le
SMECE — renseignements à
fournir**

- 1** Les nom, adresse municipale et numéro de téléphone de la personne responsable.
- 2** Les nom, adresse municipale, numéro de téléphone et titres de compétence du vérificateur et, le cas échéant, son numéro de télécopieur et son adresse électronique.
- 3** Les procédures utilisées par le vérificateur pour évaluer :
 - a)** si l'utilisation du SMECE par la personne responsable était conforme au manuel d'assurance de la qualité et de contrôle de la qualité visé à la section 6.1 de la Méthode de référence;
 - b)** si la personne responsable a suivi la Méthode de référence et si le SMECE répondait aux spécifications qui y sont prévues, notamment aux sections 3 et 4.
- 4** Une attestation portant qu'à son avis :
 - a)** l'utilisation du SMECE par la personne responsable était conforme au manuel d'assurance de la qualité et de contrôle de la qualité visé à la section 6.1 de la Méthode de référence;
 - b)** la personne responsable a suivi la Méthode de référence et le SMECE répondait aux spécifications qui y sont prévues, notamment aux sections 3 et 4.
- 5** Une attestation du vérificateur portant qu'à son avis la personne responsable a veillé à ce que le manuel d'assurance de la qualité et de contrôle de la qualité soit mis à jour conformément aux sections 6.1 et 6.5.2 de la Méthode de référence.

ANNEXE 4

(paragraphe 22(1))

**Rapport sur l'essai de
rendement — renseignements
à fournir**

- 1** Renseignements sur la personne responsable :
 - a)** une mention portant qu'elle est le propriétaire ou l'exploitant du groupe, ainsi que ses nom et adresse municipale;
 - b)** les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique de son agent autorisé;

(c) the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number of a contact person, if different from the authorized official.

2 The following information respecting the unit:

(a) for each responsible person for the unit, other than the responsible person mentioned in paragraph 1(a), if any,

(i) their name, title and civic address, and

(ii) an indication of whether they are the owner or operator;

(b) the unit's name and civic address, if any;

(c) the unit's registration number, if any;

(d) the name of the facility where the unit is located;

(e) the facility's National Pollutant Release Inventory identification number assigned by the Minister for the purposes of section 48 of the Act, if any;

(f) the unit's registration number assigned by the Minister under subsection 4(2) of the *Reduction of Carbon Dioxide Emissions from Coal-fired Generation of Electricity Regulations*; and

(g) the unit's capacity.

3 The following information respecting the emission intensity referred to in subsection 4(2) of these Regulations resulting from the combustion of fuel in the unit during the performance test period:

(a) the emission intensity for the unit — that is, the ratio of the quantity of CO₂ emissions referred to in paragraph (c) to the quantity of energy referred to in paragraph (b) — expressed in tonnes per GWh;

(b) in respect of the quantity of electricity generated by the unit, the value determined for G;

(c) in respect of the quantity of CO₂ emissions from the combustion of fuel in the unit,

(i) if paragraph 12(a) of these Regulations applies, the result of the calculation made in accordance with section 13 or 14 and, if applicable, section 15 of these Regulations, expressed in tonnes, or

(ii) if paragraph 12(b) of these Regulations applies, the result of the calculation made in accordance with sections 17 and 18 of these Regulations, expressed in tonnes; and

(d) in respect of each type of fuel combusted, the quantity combusted.

4 The date that the test was performed.

(c) les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique d'une personne-ressource, si celle-ci n'est pas l'agent autorisé.

2 Renseignements sur le groupe :

(a) le cas échéant, à l'égard de chaque personne responsable du groupe autre que celle mentionnée à l'alinéa 1a) :

(i) ses nom, titre et adresse municipale,

(ii) une mention portant qu'elle est le propriétaire ou l'exploitant;

(b) le cas échéant, ses nom et adresse municipale;

(c) le cas échéant, son numéro d'enregistrement;

(d) le nom de l'installation où il est situé;

(e) le numéro d'identification attribué par le ministre à cette installation pour les besoins de l'inventaire national des rejets de polluants établi en application de l'article 48 de la Loi;

(f) le numéro d'enregistrement que lui a assigné le ministre en vertu du paragraphe 4(2) du *Règlement sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone — secteur de l'électricité thermique au charbon*;

(g) sa capacité.

3 Renseignements sur l'intensité des émissions — visées au paragraphe 4(2) du présent règlement — provenant de la combustion de combustibles par le groupe pendant l'essai de rendement :

(a) l'intensité des émissions provenant du groupe, soit la proportion de la quantité d'émissions de CO₂ mentionnée à l'alinéa c) par rapport à la quantité d'énergie mentionnée à l'alinéa b), exprimée en tonnes par GWh;

(b) à l'égard de la quantité d'électricité produite par le groupe, la valeur déterminée pour G;

(c) à l'égard de la quantité d'émissions de CO₂ provenant de la combustion de combustibles par le groupe :

(i) dans le cas visé à l'alinéa 12a) du présent règlement, le résultat du calcul effectué conformément aux articles 13 ou 14 et, s'il y a lieu, 15 du présent règlement, exprimé en tonnes,

(ii) dans le cas visé à l'alinéa 12b) du présent règlement, le résultat du calcul effectué conformément aux articles 17 et 18 du présent règlement, exprimé en tonnes;

(d) à l'égard de chaque type de combustible brûlé, la quantité brûlée.

4 La date à laquelle l'essai a été effectué.

SCHEDULE 5

(Subsection 22(2))

Initial Performance Test Verifier's Report — Information Required

- 1 The name, civic address and telephone number of the responsible person.
- 2 The name, civic address, telephone number and qualifications of the performance test verifier and, if any, the performance test verifier's email address and fax number.
- 3 The procedures followed by the performance test verifier to assess whether the performance test result was obtained in accordance with section 5 of these Regulations.
- 4 A statement of the performance test verifier's opinion as to whether the performance test result was obtained in accordance with section 5 of these Regulations.

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

Significant investments in the electricity sector are expected as it phases out the use of coal to generate electricity (coal-fired electricity generation) in Canada. As there are no federal regulations controlling greenhouse gas (GHG) emissions from natural gas-fired electricity generation in Canada, clarity on the federal regulatory approach to control these emissions is needed to reduce uncertainty, help create a more stable investment climate and incentivize investment in lower-emitting forms of electricity generation in Canada. The *Regulations Limiting Carbon Dioxide Emissions from Natural Gas-fired Generation of Electricity* (the Regulations) set performance standards for new and significantly modified natural gas-fired electricity units, providing regulatory certainty on the level of such standards.

Background

The Government of Canada (the Government) is committed to reducing GHG emissions to mitigate the impact of climate change. In 2016, Canada ratified the [Paris Agreement](#) and committed to a 30% reduction in overall GHG emissions below 2005 levels by 2030. In the same year,

ANNEXE 5

(paragraphe 22(2))

Rapport du vérificateur de l'essai de rendement initial — renseignements à fournir

- 1 Les nom, adresse municipale et numéro de téléphone de la personne responsable.
- 2 Les nom, adresse municipale, numéro de téléphone et titres de compétence du vérificateur de l'essai de rendement et, le cas échéant, son numéro de télécopieur et son adresse électronique.
- 3 Les procédures utilisées par le vérificateur de l'essai de rendement pour évaluer si le résultat de l'essai de rendement a été obtenu conformément à l'article 5 du présent règlement.
- 4 Une attestation portant qu'à son avis le résultat de l'essai de rendement a été obtenu conformément à l'article 5 du présent règlement.

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

Des investissements importants dans le secteur de l'électricité sont attendus en raison de l'élimination progressive de l'utilisation du charbon pour produire de l'électricité (production d'électricité à partir de charbon) au Canada. Il faut établir clairement l'approche réglementaire fédérale visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) découlant de la production d'électricité à partir du gaz naturel afin de réduire l'incertitude, de contribuer à créer un climat d'investissement plus stable et d'encourager l'investissement dans des formes de production d'électricité qui produisent moins d'émissions au Canada. Le *Règlement limitant les émissions de dioxyde de carbone provenant de la production d'électricité thermique au gaz naturel* (le règlement) fixe des normes de performance pour les groupes de production d'électricité alimentés au gaz naturel nouveaux et considérablement modifiés, offrant une certitude réglementaire au niveau de ces normes.

Contexte

Le gouvernement du Canada (le gouvernement) s'est engagé à réduire les émissions de GES pour atténuer les répercussions des changements climatiques. En 2016, le Canada a ratifié l'[Accord de Paris](#), s'engageant à réduire de 30 % les émissions globales de GES sous les niveaux

First Ministers from federal, provincial (except Saskatchewan), and territorial governments released the [Pan-Canadian Framework on Clean Growth and Climate Change](#), which includes a commitment to expand clean electricity sources, supported by [infrastructure investments](#) and regulations for coal and natural gas-fired electricity generation.¹ The 2017 federal budget committed \$21.9 billion over 11 years in green infrastructure. Natural gas-fired electricity generation capacity will be necessary to back up renewable sources of electricity generation coming online in the future in Canada, including those accessed through the funds committed in the 2017 federal budget. On February 17, 2018, the Department of the Environment (the Department) published the proposed [Regulations Amending the Reduction of Carbon Dioxide Emissions from Coal-fired Generation of Electricity Regulations](#) and the proposed [Regulations Limiting Carbon Dioxide Emissions from Natural Gas-fired Generation of Electricity](#) in the *Canada Gazette*, Part I.

The two regulations were developed in parallel to provide regulatory certainty about the federal approach to controlling GHG emissions from electricity generation in Canada² and to ensure that any new and significantly modified natural gas-fired electricity units built to replace coal-fired electricity units meet emission performance standards.

Electricity generation GHG emissions

In 2015, Canada's GHG emissions from the electricity sector were about 79 megatonnes (Mt)³ of carbon dioxide equivalent (CO₂e)⁴ and about 12 Mt CO₂e of those came from natural gas-fired electricity generation. It is estimated that by 2035, in a business-as-usual scenario, while Canada's emissions from the electricity sector are expected to drop to 34 Mt CO₂e, emissions from natural gas-fired electricity generation would rise to about 22 Mt CO₂e. The estimated 56% decrease in overall GHG emissions is due

¹ Carbon dioxide represents the vast majority of GHG emissions from the electricity sector in Canada.

² Clean technologies, clean energy, and environmental goods and services contributed \$59.3 billion (3.1%) to Canada's gross domestic product in 2016, with non-emitting electricity alone contributing \$25.4 billion (1.3%). For more information, please see <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/171213/dq171213g-eng.htm>.

³ A megatonne is equal to one billion kilograms.

⁴ Carbon dioxide equivalent (CO₂e) is a measure used to compare the emissions from various greenhouse gases based upon their global warming potential.

de 2005 d'ici 2030. Pendant la même année, les premiers ministres des gouvernements fédéral, provinciaux (à l'exception de la Saskatchewan) et territoriaux ont publié le [Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques](#), qui comprend un engagement à accroître les sources d'électricité propre, appuyé par [des investissements dans l'infrastructure](#) et par des règlements sur la production d'électricité alimentée au charbon et au gaz naturel¹. Le budget fédéral de 2017 prévoyait un investissement de 21,9 milliards de dollars sur 11 ans en infrastructures vertes. Il y aura un besoin de capacité de production d'électricité à partir du gaz naturel pour soutenir les sources renouvelables de production d'électricité qui seront mises en service à l'avenir au Canada, y compris celles découlant des fonds engagés dans le budget fédéral de 2017. Le 17 février 2018, le ministère de l'Environnement (le Ministère) a publié le projet de règlement intitulé [Règlement modifiant le Règlement sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone – secteur de l'électricité thermique au charbon](#) ainsi que le projet de règlement intitulé [Règlement limitant les émissions de dioxyde de carbone provenant de la production d'électricité thermique au gaz naturel](#) dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Les deux règlements ont été élaborés en parallèle pour faire en sorte que tous les groupes de production d'électricité alimentés au gaz naturel nouveaux ou considérablement modifiés destinés à remplacer les groupes de production d'électricité alimentés au charbon respectent des normes de rendement en matière d'émissions et fournissent une certitude réglementaire au sujet de l'approche fédérale en matière de contrôle des émissions de GES provenant de la production d'électricité à partir du gaz naturel au Canada².

Production d'électricité et émissions de GES

En 2015, les émissions de GES du secteur de l'électricité au Canada s'élevaient à environ 79 mégatonnes (Mt)³ d'équivalent en dioxyde de carbone (d'éq. CO₂)⁴, dont environ 12 Mt d'éq. CO₂ découlant de la production d'électricité à partir du gaz naturel. On estime que d'ici 2035, dans un scénario de maintien du statu quo, les émissions provenant du secteur de l'électricité au Canada devraient chuter à 34 Mt d'éq. CO₂, alors que les émissions issues de la production d'électricité à partir du gaz naturel devraient

¹ Le dioxyde de carbone représente la plus grande partie des émissions de GES du secteur de la production d'électricité au Canada.

² Les technologies propres, l'énergie propre et les biens et services environnementaux ont contribué pour 59,3 milliards de dollars (3,1 %) au produit intérieur brut du Canada en 2016, l'électricité non émettrice ayant à elle seule contribué pour 25,4 milliards de dollars (1,3 %). Pour plus de renseignements, voir ce qui suit : <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/171213/dq171213g-fra.htm>.

³ Une mégatonne équivaut à un milliard de kilogrammes.

⁴ L'équivalent en dioxyde de carbone (d'éq. CO₂) est une mesure utilisée pour comparer les émissions de divers gaz à effet de serre en fonction de leur potentiel de réchauffement planétaire.

in large part to the expected phase-out of the use of coal to generate electricity in Canada. The projected rise in GHG emissions from natural gas-fired electricity generation is a result of replacement generation coming on line as coal-fired electricity generation is phased out.

Summary of natural gas-fired electricity generation technologies

Utility-scale, natural gas-fired generation technologies generally fall into one of the following types: a combustion engine (e.g. gas turbine or reciprocating engine), or a boiler. This includes boilers that were previously coal-fired and are converted to burn natural gas (coal-to-gas conversion). An overview of the technologies used to generate electricity using natural gas in Canada is presented below.

1. Combustion engines

There are two different types of combustion engines that may burn natural gas to generate electricity:

(a) Gas turbine engines

These are internal combustion engines that operate with rotary, rather than reciprocating motion. These units make up the large majority of power generation from natural gas. A gas turbine can be used to generate electricity either alone (single-cycle configuration) or in combination with a steam turbine (combined-cycle configuration). Combined-cycle systems are significantly more energy and emission efficient than single-cycle units; however, single-cycle units may be required in certain operational conditions such as quick-ramping backup generation for renewables.

Under current technology assumptions, the number of gas turbines deployed in Canada is expected to grow in the near future as it is generally agreed that this technology is currently the most cost-effective and reliable option to replace coal-fired electricity generation capacity in Canada.

(b) Reciprocating engines

In these engines, fuel combusts in a cylinder, driving a piston connected to a crankshaft. The crankshaft transforms the linear motion of the piston into the rotary motion of the crankshaft. For electricity generation applications, reciprocating engines are connected to generators to produce power.

augmenter à environ 22 Mt d'éq. CO₂. La diminution estimée à 56 % des émissions globales de GES du secteur de l'électricité de 2015 (79 Mt) à 2035 (34 Mt) est liée en grande partie à l'abandon prévu de l'utilisation du charbon pour produire de l'électricité au Canada. L'augmentation prévue des émissions de GES provenant de la production d'électricité à partir du gaz naturel est associée au remplacement graduel de la production d'électricité à partir du charbon.

Résumé des technologies de production d'électricité alimentées au gaz naturel

Les technologies utilisées à l'échelle des services publics pour produire de l'électricité à partir du gaz naturel appartiennent généralement à l'une des catégories suivantes : moteurs à combustion (par exemple turbines à gaz ou moteurs à pistons) ou chaudières. Dans le cas des chaudières, il peut s'agir d'appareils qui étaient alimentés au charbon et qui sont convertis afin de pouvoir brûler du gaz naturel (conversion charbon au gaz). Un aperçu des technologies utilisées pour produire de l'électricité à partir du gaz naturel au Canada est présenté ci-dessous.

1. Moteurs à combustion

Il existe deux différents types de moteurs à combustion qui peuvent brûler du gaz naturel pour produire de l'électricité :

a) Moteurs à turbines à gaz

Ce sont des moteurs à combustion interne qui fonctionnent par rotation plutôt que par mouvement alternatif. Ces groupes composent la grande majorité de la production d'électricité à partir du gaz naturel. Une turbine à gaz peut être utilisée pour produire de l'électricité seule (configuration à cycle simple) ou combinée à une turbine à vapeur (configuration à cycle combiné). Les systèmes à cycle combiné sont considérablement plus efficaces en termes d'énergie et d'émission que les groupes à cycle simple; toutefois, les systèmes à cycle simple peuvent être requis pour certaines conditions opérationnelles, telles que la capacité de production auxiliaire rapide pour l'intégration de sources renouvelables.

Considérant les caractéristiques des technologies actuelles, le nombre de turbines à gaz déployées au Canada devrait augmenter dans un proche avenir, car on croit de façon générale que cette technologie constitue actuellement l'option la plus économique et la plus fiable pour le remplacement de la capacité de production d'électricité à partir du charbon au Canada.

b) Moteurs à pistons

Dans les moteurs à pistons, le combustible est brûlé dans un cylindre, activant un piston connecté à un vilebrequin. Le vilebrequin transforme le mouvement linéaire du piston en mouvement rotatif du

2. Boilers

In these units, fuel is combusted in a boiler to convert water into steam. The steam spins a steam turbine that drives a generator to produce electricity. Boiler units can burn a variety of fuels, including but not limited to coal, petroleum coke, heavy fuel oil, natural gas, and biomass, alone or in combination.

The number of natural-gas fired boilers has been in decline, mainly due to improvements in the efficiency and flexibility of gas turbine technology.

3. Coal-to-gas conversion

Conversion to combust natural gas could be as simple as installing a gas nozzle on an existing coal burner and tying into the existing natural gas supply system, or the conversion could be more complex, requiring the installation of completely new burners, boiler modifications, boiler auxiliary equipment modifications or replacements, and entirely new off-site and on-site natural gas supply systems. The degree of the required modifications would depend on the unit being considered for modification.

In 2017, TransAlta announced that its Board of Directors approved six coal-to-gas conversions⁵ in Alberta. The six coal-to-gas conversions are expected to

- occur between 2020 and 2022, 6 to 9 years before coal-fired electricity units will be required to meet the performance standard under federal and provincial coal-fired electricity regulations;
- add between 5 to 10 years of economic life to each coal-to-gas converted unit after the year in which they would have been required to meet the performance standard, if not converted to run on natural gas, under federal and provincial coal-fired electricity regulations;
- provide reliable back-up capacity; and
- help the sector with its overall strategy to transition to non-emitting sources of electricity generation in Alberta.⁶

⁵ The units are Keephills 1 and 2, and Sundance 3, 4, 5 and 6. For more information, please see <https://www.transalta.com/newsroom/news-releases/transalta-announces-accelerated-transition-clean-energy>.

⁶ For more information on the six coal-to-gas conversions, please see <https://www.transalta.com/newsroom/news-releases/transalta-board-approves-plan-for-accelerating-transition-to-clean-power-in-alberta/>.

vilebrequin. Dans le cas de la production d'électricité, les moteurs à pistons sont raccordés à des alternateurs pour produire l'électricité.

2. Chaudières

Dans les chaudières, le combustible est brûlé pour convertir l'eau en vapeur. La vapeur produite fait tourner une turbine à vapeur qui pousse une génératrice à produire de l'électricité. Les chaudières peuvent brûler divers combustibles, y compris le charbon, le coke de pétrole, le mazout lourd, le gaz naturel et la biomasse, seuls ou combinés.

Le nombre de chaudières au gaz naturel a diminué, principalement en raison des améliorations apportées à la technologie des turbines à gaz sur le plan de l'efficacité et de la souplesse.

3. Conversion du charbon au gaz naturel

La conversion au gaz naturel pourrait se résumer à l'installation d'une tuyère à gaz et au raccordement au système existant d'approvisionnement en gaz naturel. Certaines conversions pourraient être plus complexes, nécessitant l'installation de nouveaux brûleurs, la modification de chaudières, la modification ou le remplacement de dispositifs auxiliaires et le recours à des systèmes d'approvisionnement en gaz naturel entièrement nouveaux, sur place et hors site. Le degré de modification requis dépendrait du groupe à modifier.

En 2017, TransAlta a annoncé que son conseil d'administration avait approuvé six conversions du charbon au gaz⁵ en Alberta. Les six conversions du charbon au gaz devraient :

- être réalisées entre 2020 et 2022, soit 6 à 9 ans avant que les groupes de production d'électricité alimentés au charbon ne doivent être mis hors service en raison des règlements fédéraux et provinciaux sur l'électricité produite à partir du charbon;
- ajouter de 5 à 10 années à la durée de vie économique de chaque groupe converti au gaz naturel suivant l'année de laquelle elle aurait été tenue de respecter la norme de performance en l'absence de conversion, aux termes des règlements fédéraux et provinciaux sur l'électricité produite à partir du charbon;
- fournir une capacité auxiliaire fiable;
- aider le secteur à mettre en œuvre sa stratégie globale visant à adopter des sources non émettrices pour la production d'électricité en Alberta⁶.

⁵ Ces groupes sont les suivants : Keephills 1 et 2, et Sundance 3, 4, 5 et 6. Pour de plus amples renseignements, visitez le site Web suivant : <https://www.transalta.com/newsroom/news-releases/transalta-announces-accelerated-transition-clean-energy> (en anglais seulement).

⁶ Pour de plus amples renseignements sur les six conversions du charbon au gaz, visitez le site Web suivant : <https://www.transalta.com/newsroom/news-releases/transalta-board-approves-plan-for-accelerating-transition-to-clean-power-in-alberta/> (en anglais seulement).

Objectives

The objective of the Regulations is to limit CO₂ emissions from natural gas-fired electricity generation by ensuring new and significantly modified natural gas-fired electricity units are subject to emission performance standards. In doing so, the Regulations will provide regulatory certainty on the level of such standards. This is expected to facilitate the planning and investment decision-making processes associated with the phase out of the use of coal-fired electricity generation and the construction of new natural gas-fired electricity generation capacity in Canada.

Description

The Regulations will impose performance standards (CO₂ emission intensity-based limits) on new and significantly modified natural gas-fired electricity generating units.⁷

New units include

- combustion engine units (gas turbines and reciprocating engines) that begin producing electricity on or after January 1, 2021; and
- natural gas boilers that begin producing electricity on or after January 1, 2019.

Significantly modified units include

- existing combustion engine units (gas turbines and reciprocating engines) burning natural gas that begin producing electricity before January 1, 2021, that are retrofitted to increase capacity, or moved to a new facility;
- existing boiler units burning natural gas that begin producing electricity before January 1, 2019, that moved to a new facility; and
- boiler units that previously burned coal, registered under subsection 4(1) of the *Reduction of Carbon Dioxide Emissions from Coal-fired Generation of Electricity Regulations*, and are converted to burn natural gas to generate electricity (coal-to-gas conversion).

Below is a summary of the performance standards and other requirements under the Regulations.

Objectifs

Le règlement vise à limiter les émissions de CO₂ provenant de la production d'électricité à partir du gaz naturel en veillant à ce que les groupes alimentés au gaz naturel nouveaux ou considérablement modifiés soient assujettis à des normes de performance en matière d'émissions. Ce faisant, le règlement fournira une certitude en ce qui concerne la rigueur des normes de performance. Ceci devrait faciliter les processus de planification et de prise de décision en matière d'investissement associés à l'élimination graduelle de la génération d'électricité alimentée au charbon et à l'établissement de nouvelles capacités de production d'électricité à partir du gaz naturel au Canada.

Description

Le règlement imposera des normes de rendement (limites fondées sur l'intensité des émissions de CO₂) aux groupes nouveaux ou considérablement modifiés de production d'électricité à partir du gaz naturel⁷.

Les nouveaux groupes comprennent :

- les moteurs à combustion (turbines à gaz et moteurs à pistons) qui commencent à produire de l'électricité à compter du 1^{er} janvier 2021;
- les chaudières au gaz naturel qui commencent à produire de l'électricité à compter du 1^{er} janvier 2019.

Les groupes considérablement modifiés comprennent :

- les groupes à moteur à combustion existants (turbines à gaz et moteurs à pistons) brûlant du gaz naturel qui commencent à produire de l'électricité avant le 1^{er} janvier 2021 qui sont mis à niveau pour accroître leur capacité ou sont déplacés à une nouvelle installation;
- les chaudières existantes fonctionnant au gaz naturel et qui commencent à produire de l'électricité avant le 1^{er} janvier 2019 et qui ont été déplacées à une nouvelle installation;
- les groupes à chaudière qui brûlaient du charbon, enregistrés aux termes du paragraphe 4(1) du *Règlement sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone – secteur de l'électricité thermique au charbon*, et qui sont convertis pour brûler du gaz naturel afin de produire de l'électricité (conversion du charbon au gaz).

Voici un résumé des normes de rendement et des autres exigences prévues aux termes du règlement.

⁷ The Regulations will cover all units that meet the criteria including those outside of utilities.

⁷ Le règlement visera tous les groupes qui satisfont aux critères, y compris ceux qui ne font pas partie des services publics.

1. Performance standards for combustion engine units (gas turbines and reciprocating engines) — new, significantly modified or moved to a new facility

For combustion engine units that are new, significantly modified or moved to a new facility, the performance standard that applies is based on the size of the individual combustion engines of the unit. For units equipped with one or more combustion engines with a capacity larger than 150 megawatts (MW)⁸ (> 150 MW), the performance standard will apply on an annual average basis and be 420 tonnes (t) of CO₂ for each gigawatt hour (GWh) of energy produced. The performance standard for combustion engine units equipped with engines with a capacity of 150 MW or less (≤ 150 MW) will also apply on an annual average basis and be 550 t of CO₂/GWh of energy produced.

The Regulations will apply to combustion engine units (gas turbines and reciprocating engines) that meet all of the following conditions:

- the unit starts generating electricity on or after January 1, 2021 (the coming into force date for these units),⁹ or the unit generated electricity before January 1, 2021, and is moved to a new facility on or after January 1, 2021, or more than 50% of its combustion engine capacity is installed on or after January 1, 2021;
- the unit has a capacity of 25 MW or more;
- more than 30% of the heat input¹⁰ of the unit comes from the combustion of natural gas, and
- 33% or more of the potential electrical output of the unit is sold or distributed to the grid.¹¹

⁸ A megawatt is a unit of power. For context, a lightbulb is often 100 W, so when it is turned on, it draws 100 W of power. One megawatt is equal to one million watts.

⁹ For combustion engine units, the Regulations come into force on January 1, 2021. This is two years after the coming into force for boiler units. This deferral was provided to allow for combustion engine units currently under construction to commission before the coming into force of the Regulations.

¹⁰ Every fuel has a calorimetric heat value associated with it; when that value is multiplied by the flow rate of the said fuel, the calculation provides a heat input value (in gigajoules), i.e. heat provided by the fuel to the boiler that provides steam for power production.

¹¹ The 33% threshold recognizes the important role of simple cycle turbines in meeting peak electricity demand and the integration of intermittent sources of renewable electricity generation. Potential electrical output means the quantity of electricity that would be generated by a unit in a calendar year if the unit were to operate at capacity at all times during that calendar year.

1. Normes de rendement applicables aux groupes à moteur à combustion (turbines à gaz et moteurs à pistons) — nouveaux, considérablement modifiés ou déplacés à une nouvelle installation

Pour les groupes à moteur à combustion nouveaux, considérablement modifiés ou déplacés à une nouvelle installation, la norme de rendement applicable est fondée sur la capacité des moteurs à combustion qui composent le groupe. Pour les groupes comprenant un ou plusieurs moteurs à combustion d'une capacité supérieure à 150 mégawatts (MW)⁸ (> 150 MW), la norme de rendement sera établie selon une moyenne annuelle et sera de 420 tonnes (t) de CO₂ pour chaque gigawattheure (GWh) d'électricité produite. La norme de rendement applicable aux groupes à moteur à combustion comprenant des moteurs à combustion d'une capacité de 150 MW ou moins (≤ 150 MW) sera également établie selon une moyenne annuelle et sera de 550 t de CO₂/GWh d'électricité produite.

Le règlement s'appliquera aux groupes à moteur à combustion (turbines à gaz et moteurs à pistons) qui remplissent les conditions suivantes :

- les groupes mis en service le ou après le 1^{er} janvier 2021 (date d'entrée en vigueur du règlement pour ces groupes)⁹, ou les groupes produisant de l'électricité avant le 1^{er} janvier 2021 qui ont été déménagés dans une nouvelle installation le ou après le 1^{er} janvier 2021 ou dont plus de 50 % de la capacité des moteurs à combustion ont été installées le ou après le 1^{er} janvier 2021;
- ils ont une capacité d'au moins 25 MW;
- plus de 30 % de leur apport de chaleur¹⁰ provient de la combustion de gaz naturel;
- au moins 33 % de leur production potentielle d'électricité est vendue ou distribuée au réseau¹¹.

⁸ Un mégawatt est une unité d'énergie. En guise de contexte, une ampoule est souvent de 100 W, de manière qu'elle consomme 100 W d'énergie lorsqu'elle est allumée. Un mégawatt est égal à un million de watts.

⁹ Pour les moteurs à combustion, le règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2021, soit deux ans après l'entrée en vigueur du règlement pour les groupes de chaudières. Ce report a été prévu pour permettre la mise en service des moteurs à combustion actuellement en construction avant l'entrée en vigueur du règlement.

¹⁰ Tout carburant possède une valeur calorimétrique associée; lorsque cette valeur est multipliée par le débit du carburant, on obtient la valeur de l'apport de chaleur (en gigajoules) de ce carburant, c'est-à-dire la chaleur que ce carburant procure à la chaudière qui, à son tour, procure la vapeur pour la production d'énergie.

¹¹ Le seuil de 33 % reconnaît le rôle important des turbines à cycle simple pour satisfaire la demande d'électricité en période de pointe et assurer l'intégration de sources intermittentes d'électricité renouvelables. La production potentielle d'électricité est la quantité d'électricité qui serait produite par un groupe au cours d'une année civile s'il était exploité à sa capacité en tout temps au cours de cette année civile.

2. Performance standards for natural gas boiler units — new or moved to a new facility

The performance standard for natural gas boiler units that are new or moved to a new facility will apply on an annual average basis and be 420 t of CO₂/GWh of energy produced.

The Regulations will apply to natural gas boiler units that meet the following conditions:

- the unit starts generating electricity on or after January 1, 2019 (the coming into force date for these units),¹² or the unit generated electricity before January 1, 2019, and is moved to a new facility on or after January 1, 2019;
- the unit has a capacity of 25 MW or more;
- more than 30% of the heat input of the unit comes from the combustion of natural gas;
- in the case of a cogeneration boiler unit, it has a heat-to-electricity ratio less than 0.9;¹³ and
- electricity generated by the unit is sold or distributed to the grid.

3. Performance standards for coal boilers significantly modified to burn natural gas to generate electricity (coal-to-gas conversion)

Significantly modified coal boiler units that cease using coal as a fuel¹⁴ and continue operating using natural gas to generate electricity will be allowed to operate without meeting a performance standard for a limited period of time, after which they must meet a performance standard. The performance standard for coal-to-gas conversions will be deferred for a prescribed period (either 0, 5, 8 or 10 years after the unit's end of useful life¹⁵) determined by an initial coal-to-gas converted boiler performance test.

¹² For boiler units, the Regulations come into force on January 1, 2019.

¹³ Boiler-based units that have a heat-to-electricity ratio of 0.9 or greater (produce nearly as much or more heat as electricity) will not be covered by the Regulations, as their primary purpose is steam generation for cogeneration applications.

¹⁴ Only coal-fired boilers that registered under subsection 4(1) of the *Reduction of Carbon Dioxide Emissions from Coal-fired Generation of Electricity Regulations*.

¹⁵ A coal unit's end of useful life is as defined in the amended *Reduction of Carbon Dioxide Emissions from Coal-fired Generation of Electricity Regulations*.

2. Normes de rendement applicables aux groupes à chaudière au gaz naturel — nouveaux ou déplacés à une nouvelle installation

La norme de rendement applicable aux groupes à chaudière au gaz naturel nouveaux sera établie selon une moyenne annuelle et sera de 420 t de CO₂/GWh d'électricité produite.

Le Règlement s'appliquera aux groupes à chaudière au gaz naturel qui remplissent les conditions suivantes :

- les groupes commencent à produire de l'électricité le ou après le 1^{er} janvier 2019 (date d'entrée en vigueur du règlement pour ces groupes)¹² ou les groupes ont produit de l'électricité avant le 1^{er} janvier 2019 et sont déplacés à une nouvelle installation le ou après le 1^{er} janvier 2019;
- ils ont une capacité d'au moins 25 MW;
- plus de 30 % de leur apport de chaleur provient de la combustion de gaz naturel;
- ils doivent présenter un rapport chaleur-énergie inférieur à 0,9 dans le cas d'un groupe à chaudière de cogénération¹³;
- ils vendent ou distribuent de l'électricité au réseau.

3. Normes de rendement applicables aux chaudières alimentées au charbon considérablement modifiées afin d'être alimentées au gaz naturel pour générer de l'électricité (conversion du charbon au gaz)

Les chaudières alimentées au charbon qui sont considérablement modifiées et qui cessent d'utiliser du charbon comme carburant¹⁴, mais qui continuent d'utiliser du gaz naturel pour générer de l'électricité pourront continuer de fonctionner sans satisfaire à la norme de rendement durant une période limitée, au terme de laquelle ils devront se conformer à la norme de rendement établie. L'application de la norme de rendement visant les groupes convertis du charbon au gaz naturel sera différée pendant une période prescrite (soit 0, 5, 8 ou 10 ans après la fin de la durée de vie utile du groupe¹⁵), selon les résultats d'un essai initial de rendement des chaudières converties au gaz.

¹² Pour les unités de chaudières, le règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

¹³ Les groupes à chaudière qui ont un ratio chaleur-électricité supérieur ou égal à 0,9 (produisant quasiment autant sinon plus de chaleur que l'électricité) ne seront pas assujettis au règlement puisque leur but primaire est la génération de vapeur pour des utilisations de cogénération.

¹⁴ Seules sont visées les chaudières au charbon enregistrées aux termes du paragraphe 4(1) du *Règlement sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone — secteur de l'électricité thermique au charbon*.

¹⁵ La fin de la vie utile d'un groupe alimenté au charbon est définie dans la version modifiée du *Règlement sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone — secteur de l'électricité thermique au charbon*.

The initial performance test and the emission intensity determined from this test must be reported under the Regulations, generally within 12 months after the coal-to-gas conversion is completed. The emission intensity during the initial performance test will establish how many years the coal-to-gas converted unit could operate without meeting a performance standard of 420 t of CO₂/GWh, where units that are more efficient will be allowed to operate longer without meeting the standard.

For coal-to-gas converted boiler units, the performance standard of 420 t of CO₂/GWh of energy produced would not apply for a given number of years as follows:

- i. zero years after the unit's end of useful life, if the initial performance test results in a CO₂ emissions intensity that is greater than 600 t of CO₂/GWh;
- ii. five years after the unit's end of useful life, if the initial performance test results in a CO₂ emissions intensity that is greater than 550 t of CO₂/GWh and less than or equal to 600 t of CO₂/GWh;
- iii. eight years after the unit's end of useful life, if the initial performance test results in a CO₂ emissions intensity that is greater than 480 t of CO₂/GWh and less than or equal to 550 t of CO₂/GWh; or
- iv. ten years after the unit's end of useful life, if the initial performance test results in a CO₂ emissions intensity that is less than or equal to 480 t of CO₂/GWh.

Subsequent annual performance tests must be conducted to determine the CO₂ emission intensity of a converted unit. The CO₂ emission intensity of the converted unit during these tests must show less than a 2% increase in the emission intensity from the previous performance test to be in compliance.

The Regulations will apply to converted coal-to-gas boiler units if they meet the conditions below:

- the unit has been registered under subsection 4(1) of the *Reduction of Carbon Dioxide Emissions from Coal-fired Generation of Electricity Regulations*;
- the unit ceased combusting coal and continues to generate electricity using natural gas as a fuel on or after January 1, 2019, the coming into force date for these units;
- the unit has a capacity of 25 MW or more;

L'essai initial de rendement et l'intensité des émissions déterminée par cet essai doivent être déclarés en vertu du règlement, généralement dans les 12 mois suivant la conversion du charbon au gaz naturel. L'intensité des émissions mesurée durant l'essai initial de rendement déterminera le nombre d'années durant lesquelles un groupe converti du charbon au gaz naturel sera autorisé à fonctionner sans être conforme à la norme de rendement de 420 t de CO₂/GWh; les groupes plus efficaces pourront fonctionner plus longtemps, sans répondre à la norme.

Pour les groupes à chaudière convertis du charbon au gaz, la norme de rendement de 420 t de CO₂/GWh d'électricité produite ne s'appliquerait pas durant un certain nombre d'années, comme suit :

- i. zéro année suivant la fin de la vie utile du groupe, si les résultats de l'essai initial de rendement donnent une intensité des émissions de CO₂ supérieure à 600 t de CO₂/GWh;
- ii. cinq ans suivant la fin de la vie utile du groupe, si les résultats de l'essai initial de rendement donnent une intensité des émissions de CO₂ supérieure à 550 t de CO₂/GWh et inférieure ou égale à 600 t de CO₂/GWh;
- iii. huit ans suivant la fin de la vie utile du groupe, si les résultats de l'essai initial de rendement donnent une intensité des émissions de CO₂ supérieure à 480 t de CO₂/GWh et inférieure ou égale à 550 t de CO₂/GWh;
- iv. dix ans suivant la fin de la vie utile du groupe, si les résultats de l'essai initial de rendement donnent une intensité des émissions de CO₂ inférieure ou égale à 480 t de CO₂/GWh.

Des essais de rendement annuels subséquents doivent être effectués afin de déterminer l'intensité des émissions de CO₂ d'un groupe converti. Durant ces essais, l'augmentation de l'intensité des émissions de CO₂ d'un groupe converti devra être inférieure à 2 % de l'intensité des émissions mesurée lors de l'essai précédent pour être conforme.

Le règlement s'appliquera aux groupes à chaudière convertis du charbon au gaz naturel s'ils remplissent les conditions suivantes :

- ils ont été enregistrés conformément au paragraphe 4(1) du *Règlement sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone – secteur de l'électricité thermique au charbon*;
- ils ont cessé d'utiliser le charbon et continuent de générer de l'électricité en utilisant du gaz naturel comme carburant le ou après le 1^{er} janvier 2019 (date d'entrée en vigueur du règlement pour ces groupes);
- ils ont une capacité d'au moins 25 MW;

- more than 30% of the heat input¹⁶ of the unit comes from the combustion of natural gas;
- in the case of a cogeneration boiler unit, it has a heat-to-electricity ratio of 0.9 or less;¹⁷ and
- electricity generated by the unit is sold or distributed to the grid.

Reporting obligations

Owners or operators will be required to submit annual reports for units to which the Regulations apply. In the case of units that have met the application criteria in previous years, but cease to meet any of the application criteria in a given year, only a shortened report is required for this year. Owners or operators of converted coal-to-gas boiler units will be required to submit their annual performance test reports for the period during which the performance emission standard does not apply to that unit. Once the period expires, and the unit is subject to the performance standard, the owner or operator will be required to submit full annual reports for that unit to comply with the Regulations. The Regulations provide two methods to quantify CO₂ emissions: Continuous Emission Monitoring System (CEMS)¹⁸ and a fuel-based method.¹⁹

Emergency circumstances

A provision is included in the Regulations to ensure grid reliability during emergency circumstances. If a unit needs to operate to mitigate the consequences of an emergency disruption or in the event of a significant risk of disruption to the electricity supply, such a unit could apply for a temporary exemption from the performance standard.

- plus de 30 % de leur apport de chaleur¹⁶ provient de la combustion de gaz naturel;
- ils présentent un rapport chaleur-énergie inférieur ou égal à 0,9¹⁷ dans le cas d'un groupe à chaudière de cogénération;
- ils vendent ou distribuent de l'électricité au réseau.

Obligations de déclaration

Les propriétaires ou les exploitants seront tenus de présenter des rapports annuels pour les groupes assujettis au règlement. Dans le cas des unités qui ont satisfait aux critères d'application au cours des années précédentes, mais ne satisfont plus à l'un des critères d'application du règlement au cours d'une année donnée, seul un rapport abrégé est requis pour cette année. Les propriétaires ou les exploitants de groupes à chaudière convertis du charbon au gaz naturel seront tenus de présenter un rapport sur les essais de rendement annuels pour la période durant laquelle la norme d'émission ne sera pas appliquée au groupe en question. Au terme de cette période, lorsque le groupe sera assujéti à la norme de rendement, le propriétaire ou l'exploitant devra présenter des rapports annuels complets pour le groupe en question afin de se conformer au règlement. Le règlement fournit deux méthodes pour quantifier les émissions de CO₂ : le système de mesure et d'enregistrement en continu des émissions (SMECE)¹⁸ et une méthode basée sur le carburant¹⁹.

Situations d'urgence

Le règlement comporte une disposition visant à garantir la fiabilité du réseau en situation d'urgence. Dans les cas où un groupe aurait besoin de fonctionner pour atténuer les conséquences d'une interruption d'urgence ou en cas de risque important d'interruption de l'approvisionnement en électricité, le groupe concerné peut faire une demande d'exemption temporaire de la norme de rendement.

¹⁶ Every fuel has a calorimetric heat value associated with it; when that value is multiplied by the flow rate of the said fuel, the calculation provides a heat input value (in gigajoules), i.e. heat provided by the fuel to the boiler that provides steam for power production.

¹⁷ Boiler-based units that have a heat-to-electricity ratio greater than 0.9 (produce nearly as much or more heat as electricity) will not be covered by the Regulations, as their primary purpose is steam generation for cogeneration applications.

¹⁸ CEMS is a probe-based tool to measure industrial emissions of a given gas-based (exhaust gas) compound on a continuous basis.

¹⁹ The "fuel-based method" requires sampling and measurements to be made in accordance with ASTM methodologies. For more information, please see <https://global.ihc.com/standards.cfm?publisher=ASTM&rid=Z56&mid=ASTM&gclid=CODZi9qEy9YCFUKewAod5IAI9w>.

¹⁶ Tout carburant possède une valeur calorimétrique associée; lorsque cette valeur est multipliée par le débit du carburant, on obtient la valeur de l'apport de chaleur (en gigajoules) de ce carburant, c'est-à-dire la chaleur que ce carburant procure à la chaudière qui, à son tour, procure la vapeur pour la production d'énergie.

¹⁷ Les groupes à chaudières qui ont un ratio chaleur-électricité supérieur à 0,9 (produisant quasiment autant sinon plus de chaleur que l'électricité) ne seront pas assujettis au règlement puisque leur but primaire est la génération de vapeur pour des utilisations de cogénération.

¹⁸ Le SMECE est un outil permettant de mesurer les émissions industrielles de substance gazeuse (gaz d'échappement) sur une base continue.

¹⁹ La méthode basée sur les carburants requiert que l'échantillonnage et la mesure soient faits conformément aux méthodologies de l'ASTM. Pour plus de renseignements, veuillez consulter le site suivant : <https://global.ihc.com/standards.cfm?publisher=ASTM&rid=Z56&mid=ASTM&gclid=CODZi9qEy9YCFUKewAod5IAI9w> (en anglais seulement).

Regulations Designating Regulatory Provisions for the Purposes of Enforcement (Canadian Environmental Protection Act, 1999)

The Regulations Designating Regulatory Provisions for the Purposes of Enforcement (Canadian Environmental Protection Act, 1999) will be amended to list subsections 4(1) and 4(2) of the Regulations and make the contravention of these provisions punishable by appropriate penalties.

Summary of the Regulations

Application	Rationale
The Regulations will not apply to natural gas-fired electricity combustion engine units that are in use in Canada before January 1, 2021, with a few exemptions. For example, an existing combustion engine unit generating electricity that was moved to another facility on or after January 1, 2021, would be covered. ²⁰	Avoids costs associated with retrofitting existing units to meet performance standards. However, based on analysis of seven large and three small units in use in Canada, GHG emissions from these units meet or out-perform the requirements set in the Regulations.
The Regulations will not apply to natural gas-fired electricity combustion engine units that start producing electricity on or after January 1, 2021, and that sell or distribute less than 33% of their potential electrical output to the grid.	Avoids costs associated with units that are not expected to be a major source of GHG emissions in Canada, while providing flexibility for operators to meet demands during peak hours.

Emission performance standards	Rationale
The Regulations will align emission performance standards for new and significantly modified natural gas-fired combustion engine units — expected to sell or distribute 33% or more of their potential electrical output to the grid — with those of available efficient technologies.	Historical annual average emission intensity (t of CO ₂ /GWh) data on existing natural gas-fired electricity generation units, using efficient technologies, shows that the emission performance standards can be met by new and significantly modified combustion engines.

Règlement sur les dispositions réglementaires désignées aux fins de contrôle d'application — Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Le Règlement sur les dispositions réglementaires désignées aux fins de contrôle d'application — Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) sera modifié pour inclure les paragraphes 4(1) et 4(2) du règlement et ainsi rendre les infractions à ces dispositions punissables de peines appropriées.

Sommaire du règlement

Application	Justification
Le règlement ne s'appliquera pas aux groupes de production d'électricité alimentés au gaz naturel en service au Canada avant le 1 ^{er} janvier 2021, à quelques exemptions près. Par exemple, un moteur à combustion existant utilisé pour la production d'électricité qui a été déplacé et réinstallé dans une autre centrale le ou après le 1 ^{er} janvier 2021 serait visé ²⁰ .	Évite les coûts liés à la mise à niveau des groupes existants pour satisfaire aux normes de rendement. Toutefois, selon l'analyse de sept gros et trois petits groupes utilisés au Canada, les émissions de GES de ces groupes respectent ou excèdent les exigences établies dans le règlement.
Le règlement ne s'appliquera pas aux moteurs à combustion alimentés au gaz naturel qui sont mis en service le ou après le 1 ^{er} janvier 2021, et qui vendent ou distribuent moins de 33 % de leur production d'électricité potentielle au réseau.	Évite les coûts liés aux groupes qui ne devraient pas constituer une source majeure d'émissions de GES au Canada, tout en offrant aux exploitants la marge de manœuvre nécessaire pour répondre aux demandes pendant les heures de pointe.

Normes de rendement en matière d'émissions	Justification
Le règlement alignera les normes de rendement en matière d'émissions des groupes de moteurs à combustion nouveaux ou considérablement modifiés utilisant le gaz naturel (qui devraient vendre ou distribuer 33 % ou plus de leur production d'électricité potentielle au réseau), sur celles des technologies efficaces disponibles.	Les données historiques sur l'intensité des émissions moyennes annuelles (t de CO ₂ /GWh) des groupes de production d'électricité alimentés au gaz naturel existants, utilisant des technologies efficaces, indiquent que les normes de rendement en matière d'émissions peuvent être respectées par les moteurs à combustion nouveaux ou considérablement modifiés.

²⁰ For more information, please see the exemptions under subsection 3(3) of the Regulations.

²⁰ Pour en savoir plus, prière de vous reporter aux exemptions précisées au paragraphe 3(3) du règlement.

Emission performance standards	Rationale
The Regulations will require significantly modified boilers converted to burn natural gas to generate electricity to meet a performance standard after a prescribed period.	Converted units are expected to meet this requirement ²¹ as the emission performance test parameters were based on information provided by operators based on the current efficiency of affected coal boilers.

“One-for-One” Rule

The Regulations are expected to result in a minor increase in administrative burden; therefore, the Regulations are considered an “IN” under the “One-for-One” Rule. Following the Treasury Board’s standard costing model, and using a 7% discount rate, the expected annualized administrative cost to all business subject to the Regulations is approximately \$10,752 (in 2012 Canadian dollars) and \$758 per business. These new costs will require equal and offsetting administrative cost reduction to existing regulations, and as these are new Regulations, the Department will also be required to repeal at least one existing regulation within two years.

One-time (upfront) costs

- The assumed wage rate (in 2012 Canadian dollars) for a chemical engineer or an employee with training in natural or applied science is \$33/hour, for administrative support staff, \$23/hour, and for senior managers, \$48/hour.²²
- At each facility, it is assumed that a chemical engineer or an employee with training in natural or applied science will spend four hours to become familiar with the administrative requirements of the Regulations in 2018, while senior management will spend one hour to do it.
- At each facility, it is assumed that a chemical engineer or an employee with training in natural or applied science would require 0.5 hours to produce the report for the initial emissions intensity test associated with coal-to-gas conversions.
- At each facility, it is assumed that administrative support staff will need an average of 0.5 hours to register facility information (e.g. name, address and contact

²¹ The Department discussed with industry the achievable level of the performance standards based on analysis of existing coal boilers in Canada and the United States. For details on the requirement, please see the Description section of this document.

²² Wage rates from Statistics Canada Table 282-0070 of the Labour Force Survey estimates, wages of employees by type of work, National Occupational Classification for Statistics, sex and age group.

Normes de rendement en matière d'émissions	Justification
Le règlement nécessitera que les chaudières considérablement modifiées converties pour brûler du gaz naturel aux fins de la production d'électricité respectent les normes de rendement après une période de temps prescrite.	Il est prévu que les groupes convertis respecteront cette exigence, car les paramètres de rendement des émissions ont été développés d'après les renseignements fournis par les exploitants en se basant sur l'efficacité actuelle des chaudières au charbon concernées ²¹ .

Règle du « un pour un »

On s'attend à ce que le règlement entraîne une augmentation mineure du fardeau administratif, et c'est pourquoi il est considéré comme un « AJOUT » en vertu de la règle du « un pour un ». Selon le modèle standard d'établissement des coûts du Conseil du Trésor, et au moyen d'un taux d'actualisation de 7 %, les coûts administratifs annualisés prévus pour toutes les entreprises assujetties au projet de règlement sont d'environ 10 752 \$ (en dollars canadiens de 2012) et de 758 \$ par entreprise. Ces nouveaux coûts devront être compensés à valeur égale par une réduction des coûts administratifs relativement aux règlements existants, et comme il s'agit d'un nouveau règlement, le Ministère devra également abroger au moins un règlement existant dans un délai de deux ans.

Coûts initiaux ponctuels

- Le taux horaire présumé (en dollars canadiens de 2012) est de 33 \$/heure pour un ingénieur chimique ou un employé ayant une formation en sciences naturelles ou appliquées, de 23 \$/heure pour le personnel de soutien administratif et de 48 \$/heure pour la haute direction²².
- On présume que, à chaque installation, un ingénieur chimique ou un employé ayant une formation en sciences naturelles ou appliquées passera quatre heures à se familiariser avec les exigences administratives du règlement en 2018, et que la haute direction y passera une heure.
- On présume que, à chaque installation, un ingénieur chimique ou un employé ayant une formation en sciences naturelles ou appliquées aura besoin d'une demi-heure pour produire le rapport initial sur le test d'intensité des émissions associé à la conversion du charbon au gaz.
- On présume que, à chaque installation, le personnel de soutien administratif aura besoin d'en moyenne une

²¹ Le Ministère a discuté avec l'industrie du niveau réalisable des normes de rendement en se basant sur l'analyse des chaudières à charbon existantes au Canada et aux États-Unis.

²² Taux de rémunération de Statistique Canada, tableau 282-0070 de l'Enquête sur la population active, estimations du salaire des employés selon le genre de travail, la Classification nationale des professions pour statistiques, le sexe et le groupe d'âge.

information for the facility and representatives) with the Department in 2018.

Ongoing (annual) costs

- At each facility, it is assumed that a chemical engineer or an employee with training in natural or applied science (with the same wage rate assumptions as above) will need, on an annual basis, an average of 23.25 hours to complete the administrative requirements associated with annual reporting. This includes data retrieval and entry, sampling and analysis, calculations of net thermal energy produced, CO₂ emission calculations, and other calculations.
- At each facility, it is assumed that a senior manager will be expected to spend two hours reviewing and approving the annual reports.
- It is assumed that administrative support staff at each facility will spend one hour recording and filing the annual reports.

Small business lens

The small business lens does not apply to the Regulations, as none of the affected businesses are small businesses.²³

Consultation

On December 17, 2016, the [notice of intent](#) (NOI) to develop GHG regulations for electricity generation in Canada was published in the *Canada Gazette*, Part I, for a 60-day public comment period. The NOI advised of the intent of the Government to amend the [Reduction of Carbon Dioxide Emissions from Coal-fired Generation of Electricity Regulations](#) published on September 12, 2012, and to develop regulatory requirements for natural gas-fired electricity generation. During the 60-day public comment period, 21 comments were received from stakeholders (industry associations, natural gas or renewable sources electricity generators, provinces, non-governmental organizations and others). As a result of these comments, and based on new data received, gathered and generated by the Department, several aspects of the Regulations were reconsidered, resulting in some adjustments. For example, in the NOI, a combustion engine with a capacity of more than 100 MW was initially considered to be large and therefore subject to average annual performance standard of 420 t of CO₂/GWh. Under

demi-heure pour enregistrer les renseignements de l'installation (tels que le nom, l'adresse et les coordonnées de la personne-ressource de l'installation et de ses représentants) auprès du Ministère en 2018.

Coûts continus (annuels)

- On présume que, à chaque installation, un ingénieur chimique ou un employé ayant une formation en sciences naturelles ou appliquées (rémunéré au taux horaire susmentionné) passera annuellement, en moyenne, 23,25 heures à effectuer toutes les tâches administratives exigées en lien avec le rapport annuel. Ce travail inclut l'extraction et l'entrée de données, l'échantillonnage et l'analyse, les calculs de l'énergie thermique nette produite, les calculs d'émissions de CO₂ et d'autres calculs.
- On présume que, à chaque installation, la haute direction consacrerait deux heures à l'examen et à l'approbation des rapports annuels.
- On présume que le personnel de soutien administratif, à chaque installation, passera une heure à enregistrer et à classer les rapports annuels.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas au règlement puisqu'aucune des entreprises concernées n'est une petite entreprise²³.

Consultation

Un [avis d'intention](#) (l'avis) d'élaborer un règlement sur les GES provenant de la production d'électricité au Canada a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 17 décembre 2016 pour une période de commentaires du public de 60 jours. L'avis informait de l'intention du gouvernement de modifier le [Règlement sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone — secteur de l'électricité thermique au charbon](#) publié le 12 septembre 2012, et d'élaborer des exigences réglementaires pour la production d'électricité au gaz naturel. Durant la période de commentaires de 60 jours, 21 commentaires ont été reçus de la part des intervenants (associations de l'industrie, producteurs d'électricité à partir du gaz naturel ou de sources renouvelables, provinces, organismes non gouvernementaux et autres). À la suite de ces commentaires et sur la base des nouvelles données reçues, recueillies et produites par le Ministère, plusieurs aspects du règlement ont été reconsidérés, ce qui a donné lieu à certains ajustements. Par exemple, dans l'avis, un moteur à combustion de plus de 100 MW était initialement considéré comme étant gros

²³ A small business is defined as any business, including its affiliates, that has fewer than 100 employees or between \$30,000 and \$5 million in annual gross revenues. For more information, please see <https://www.canada.ca/en/treasury-board-secretariat/services/federal-regulatory-management/guidelines-tools/guide-small-business-lens.html>.

²³ Une petite entreprise s'entend de toute entreprise, y compris ses sociétés affiliées, comptant moins de 100 employés ou générant des recettes annuelles brutes comprises entre 30 000 \$ et 5 M\$. Pour en savoir plus, consulter : <https://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil-tresor/services/gestion-reglementation-federale/lignes-directrices-outils/guide-lentille-petites-entreprises.html>.

the revised approach, combustion engines with a capacity of more than 150 MW are now considered to be large.

On February 17, 2018, the *Regulations Limiting Carbon Dioxide Emissions from Natural Gas-fired Generation of Electricity* were published in the *Canada Gazette*, Part I, for a 60-day public comment period, which included a summary of comments received on the NOI and Government responses to these comments. During the 60-day public comment period, the Department received comments from 22 stakeholders on the proposed definitions, performance standard level, reporting requirements, quantification methods, coal-to-gas conversions, and policy objectives. Below is a summary of these comments and the response by the Government.

Definitions

Some industry stakeholders suggested adding the concept of maximum continuous rating (MCR) to define the electricity generation capacity of a unit because although terminology may vary by jurisdiction or company, the meaning is widely understood by industrial stakeholders. The Department agreed with this suggestion and incorporated this concept into the Regulations.

One industrial stakeholder recommended that the definition of “natural gas” be amended to exclude gas from wastewater treatment systems. Since this type of gas is compositionally similar to landfill or digester gas, which are already excluded from the definition of natural gas, the Department agreed, and the definition was modified.

One industry stakeholder proposed defining “existing units” as facilities that are currently operating and those that have permits to operate but are not yet built, and exempting them from the Regulations. The Department clarified that the Regulations will apply to some existing units in the specific circumstances described in subsection 3(3) of the Regulations. Additionally, the Department noted that a two-year grace period was added to the coming into force date for combustion engine units so that units currently under construction could be commissioned before the coming into force date of the Regulations.

Performance standard level

Some stakeholders suggested that the standards be at least to the level of best available technology (BAT). This approach would require a standard in the range

et donc était assujéti à la norme de rendement annuel moyen de 420 t de CO₂/GWh. Sous l'approche révisée, les groupes à moteur à combustion d'une capacité supérieure à 150 MW sont désormais considérés comme gros.

Le 17 février 2018, le *Règlement limitant les émissions de dioxyde de carbone provenant de la production d'électricité thermique au gaz naturel* a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, pour une période de commentaires du public de 60 jours, ce qui comprenait un résumé des commentaires reçus sur l'avis et les réponses du gouvernement à ces commentaires. Durant la période de commentaires de 60 jours, le Ministère a reçu 22 commentaires de la part des intervenants sur les définitions proposées, la rigueur des normes de rendement, les exigences en matière de déclaration, les méthodes de quantification, les conversions du charbon au gaz et les objectifs de la politique. Voici un résumé des commentaires et les réponses du gouvernement.

Définitions

Certains intervenants de l'industrie ont suggéré d'ajouter le concept de la capacité nominale continue maximale pour définir la capacité de production d'électricité d'un groupe, car même si la terminologie peut varier selon l'administration ou l'entreprise, la signification est largement comprise par les intervenants de l'industrie. Le Ministère était d'accord avec cette suggestion et a incorporé ce concept au règlement.

Un intervenant industriel a recommandé que la définition de « gaz naturel » soit modifiée pour exclure le gaz des systèmes de traitement des eaux usées. Étant donné que ce type de gaz est semblable du point de vue de sa composition aux gaz des sites d'enfouissement ou aux gaz de digesteur, qui sont déjà exclus de la définition du gaz naturel, le Ministère était d'accord et la définition a été modifiée.

Un intervenant de l'industrie a proposé de définir les « groupes existants » comme étant les installations actuellement exploitées et celles qui ont un permis d'exploitation, mais ne sont pas encore construites, et de les exempter d'avoir à se conformer au règlement. Le Ministère a clarifié en expliquant que le règlement s'appliquera à certains des groupes existants dans les circonstances précises décrites au paragraphe 3(3) du règlement. De plus, le Ministère a fait remarquer qu'une période de grâce de deux ans avait été ajoutée à la date d'entrée en vigueur pour les groupes de moteurs à combustion afin que les groupes actuellement en construction puissent être mises service avant la date d'entrée en vigueur du règlement.

Rigueur de la norme de rendement

Certains intervenants ont suggéré que les normes soient au moins aussi strictes que celles des meilleures techniques existantes (MTE). Cette approche nécessiterait une

of 360–400 t of CO₂/GWh for large combustion engine units, instead of the 420 t of CO₂/GWh set in the policy; and 500 t of CO₂/GWh for small units, instead of the 550 t of CO₂/GWh set in the policy. One stakeholder proposed to prohibit the operation of stand-alone natural gas-fired units after 2040 except as peaking units and others proposed that the performance standards be tightened from time to time in the future. The Department clarified that the main objective of the policy is to ensure new and significantly modified natural gas-fired electricity units are subject to emission performance standards and to provide regulatory certainty on the level of such standards. This is expected to help facilitate investment decision-making processes as the electricity sector transitions away from coal-fired electricity generation to lower and non-emitting forms of electricity generation in Canada.

The Department acknowledges that due to uncertainties about the future supply mix of electricity generation in Canada related to the impact of replacing coal-fired electricity generation capacity, some natural gas-fired electricity units may need to operate above BAT optimal levels from time to time. It is also expected that as more renewable sources of electricity generation come online, the share of natural gas-fired electricity generation in Canada would decrease. The 2017 federal budget committed [\\$21.9 billion over 11 years in green infrastructure investments](#) in alternative fuelling networks, technology demonstration projects, energy efficiency standards, renewable energy demonstration projects, and smart grids.

Two stakeholders suggested that new natural gas combustion engine units should be exempt from the Regulations for the first two years of operation to allow for the stabilization and optimization of such units. The Department determined, based on available information, that stabilization and optimization activities should not have a significant effect on a unit's annual average emission intensity and thus the exemption was not deemed necessary.

Several industrial stakeholders recommended that the performance standard be calculated on a three-year rolling average (instead of a one-year average) to allow for performance variability of units and/or the integration of renewable sources of electricity. One stakeholder commented that in the event that smaller simple-cycle (SC) units are built, rather than combined-cycle (CC) units, to support the growing amount of intermittent renewable electricity generation, some of these SC units would need to operate above the 33% capacity threshold

norme à hauteur de 360 à 400 t de CO₂/GWh pour les groupes à gros moteurs à combustion, au lieu de la capacité de 420 t de CO₂/GWh établie dans la politique, et de 500 t de CO₂/GWh pour les petits groupes, au lieu des 550 t de CO₂/GWh établis dans la politique. Un intervenant a proposé d'interdire le fonctionnement de groupes au gaz naturel autonomes après 2040, sauf en tant que groupes de pointe et d'autres ont proposé que les normes de rendement soient resserrées de temps en temps à l'avenir. Le Ministère a clarifié ce point, expliquant que l'objectif principal de la politique était de fixer des normes de rendement pour les nouvelles centrales au gaz naturel qui soient atteignables et de fournir une certitude réglementaire sur le niveau de rigueur de ces normes. Cela devrait faciliter les processus décisionnels en matière d'investissement à mesure que le secteur de l'électricité passe de la production d'électricité au charbon à des formes de production d'électricité à partir de sources moins émettrices et non émettrices au Canada.

Le Ministère reconnaît qu'en raison de certaines incertitudes au sujet de la future composition des sources d'approvisionnement pour la production d'électricité au Canada, liés à l'impact du remplacement de la capacité de production d'électricité au charbon, certains groupes électriques alimentés au gaz naturel pourraient de temps en temps avoir besoin de fonctionner à des niveaux supérieurs aux niveaux des MTE. On s'attend également à ce que la part de la production d'électricité à partir du gaz naturel au Canada diminue à mesure que de plus en plus de sources renouvelables de production d'électricité seront mises en service. Dans le budget fédéral de 2017, le gouvernement s'est engagé à [21,9 milliards de dollars sur 11 ans dans les infrastructures vertes](#), soit dans les réseaux de carburant de remplacement, les projets de démonstration de technologies, les normes d'efficacité énergétique, les projets de démonstration d'énergie renouvelable et les réseaux intelligents.

Deux intervenants ont suggéré que les nouveaux groupes à moteur à combustion alimentés au gaz naturel soient exemptés du règlement pour les deux premières années d'exploitation, afin de permettre la stabilisation et l'optimisation de ces groupes. Le Ministère a déterminé que, selon l'information disponible, la stabilisation et les activités d'optimisation ne devraient pas avoir d'effet significatif sur l'intensité moyenne des émissions d'un groupe, et donc qu'aucune exemption n'était jugée nécessaire.

Plusieurs intervenants industriels ont recommandé que la norme de rendement soit calculée sur une moyenne mobile de trois ans (au lieu d'une moyenne sur un an) afin de permettre la prise en compte de la variabilité du rendement des groupes et l'intégration des sources renouvelables d'électricité. Un intervenant a commenté sur le fait que, au cas où un plus grand nombre de petits groupes à cycle simple soient construits, plutôt que des groupes à cycle combiné, pour appuyer le volume croissant de la production d'électricité renouvelable

set in the policy and thus would be subject to the performance standard of 550 t of CO₂/GWh set in the Regulations. The Department engaged stakeholders to discuss their proposal. Based on the outcome of these discussions and information provided by an electric system operator, the Department concluded that granting the three-year rolling average was not warranted at this time. The Department noted that there are SC gas turbines currently available for sale that could meet the 550 t of CO₂/GWh average annual performance standard required for combustion engines with a capacity of 150 MW or less.

Reporting requirements

One stakeholder commented that the annual monitoring of CO₂ emissions should not only include emission intensity (t of CO₂/GWh) at a unit level, but also the total volume of emissions produced annually by that unit and that this data be made available for public access. The Department clarified that unit-level CO₂ emissions (total volume and emission intensity) will be reported publicly through the Greenhouse Gas Reporting Program (GHGRP).²⁴

Another recommendation was to include requirements for independent monitoring of all upstream emissions, such as from gas wells, pipelines and processing facilities for methane leakage. The Department noted that the policy is designed to limit end-use emissions of natural gas-fired electricity generation. Regarding upstream methane leakage, in April 2018, the Department published *Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector)* that are estimated to reduce methane emissions from the upstream oil and gas sector by 40 to 45 percent from 2012 levels by 2025. These Regulations require three comprehensive leak inspections per year at most upstream oil and gas facilities, in addition to equipment standards for key methane sources.

Quantification methods

Industrial stakeholders proposed that the fuel-based quantification methods used to report emissions should be aligned with existing protocols such as the quantification methods used in the GHGRP, the Western Climate Initiative, or with protocols prescribed by provincial governments for emissions reporting. The Department

intermittente, certains des groupes à cycle simple devraient être exploités au-delà du seuil de capacité de 33 % établi dans la politique et seraient donc assujettis à la norme de rendement de 550 t de CO₂/GWh énoncée dans le règlement. Le Ministère a demandé aux intervenants de discuter de la proposition. D'après les résultats des discussions et l'information fournie par un exploitant de système électrique, le Ministère a conclu qu'accorder une moyenne mobile de trois ans n'était pas justifié pour le moment. Le Ministère a fait remarquer que des turbines à gaz à cycle simple sont actuellement vendues et pourraient respecter la norme de rendement annuel moyen de 550 t de CO₂/GWh exigée pour les groupes à combustion ayant une capacité de 150 MW ou moins.

Exigences en matière de déclaration

Un intervenant a commenté que la surveillance annuelle des émissions de CO₂ devrait inclure non seulement l'intensité des émissions (t de CO₂/GWh) au niveau d'un groupe, mais aussi le volume total des émissions produites chaque année par ce groupe, et que ces données soient rendues publiques. À titre de clarification, le Ministère a expliqué que les émissions de CO₂ au niveau du groupe (volume total et intensité des émissions) seront déclarées publiquement dans le cadre du Programme de déclaration des gaz à effet de serre (PDGES).²⁴

Une autre recommandation était d'inclure des exigences pour la surveillance indépendante de toutes les émissions en amont, comme celles provenant des puits de gaz, des pipelines et des installations de transformation pour les fuites de méthane. Le Ministère a noté que la politique était conçue pour limiter les émissions de consommation de la production d'électricité au gaz naturel. En ce qui concerne les fuites de méthane en amont, le Ministère a publié, en avril 2018, le *Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont)* qui devrait réduire, d'ici 2025, les émissions de méthane du secteur du pétrole et du gaz en amont de 40 à 45 % par rapport aux niveaux de 2012. Ce règlement exige trois inspections de détection des fuites par année à la plupart des installations de pétrole et de gaz en amont, en plus du respect des normes relatives à l'équipement pour les principales sources de méthane.

Méthodes de quantification

Des intervenants de l'industrie ont proposé que les méthodes de quantifications fondées sur le type de combustible utilisée soient alignées sur les protocoles existants, comme les méthodes utilisées dans le PDGES, la Western Climate Initiative, ou les protocoles prescrits par les gouvernements provinciaux pour la déclaration des

²⁴ For more information on reporting of emissions, please see <https://www.canada.ca/en/environment-climate-change/services/climate-change/greenhouse-gas-emissions/facility-reporting/data.html>.

²⁴ Pour obtenir plus d'informations sur les rapports sur les émissions, prière de consulter : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/changements-climatiques/emissions-gaz-effet-serre/declaration-installations/donnees.html>.

reviewed existing quantification methods and modified some fuel sampling requirements to further bring the Regulation's fuel-based quantification method in line with the GHGRP.

Another recommendation was to allow for the use of provincial protocols for CEMS, for example Alberta's CEMS Code to be used instead of the Reference Method.²⁵ The Department did not provide the option for units in Alberta to use the province's CEMS Code. The Department noted that the Alberta CEMS Code is currently under revision. Further, few units are expected to choose CEMS as a quantification method to measure and report emissions under the Regulations.

Some stakeholders recommended that the emission intensity limits for units equipped with both large (>150 MW) and small (≤ 150 MW) combustion engines, be applied in a similar manner to the hybrid configuration concept (as described at subsection 3(5), meaning a combination where a combustion engine and a boiler share a common steam turbine). Under the current approach, any unit equipped with both large and small combustion engines would be subject to the large performance standard of 420 t of CO₂/GWh. Applying the hybrid configuration concept to these types of units would allow the unit to be subdivided and subject to different performance standards. That is, the small combustion engine (and any other equipment connected to it including the steam turbine that it shares with the large combustion engine) would be subject to the 550 t of CO₂/GWh performance standard. And, vice-versa, the large combustion engine (and any other equipment connected to it including the steam turbine that it shares with the small combustion engine) would be subject to the 420 t of CO₂/GWh performance standard. The Department engaged stakeholders following the comment period to better understand this suggestion. The Department subsequently concluded that this type of configuration, where a unit is equipped with both large and small combustion engines, is not common industry practice and where it does exist, it is the result of a retrofit. Therefore, this recommendation was not incorporated into the Regulations.

One stakeholder recommended including a requirement related to the emergency clause, such that if a unit

données sur les émissions. Le Ministère a revu les méthodes de quantification existante et a modifié certaines des exigences sur l'échantillonnage du combustible afin d'aligner les méthodes de quantifications fondées sur le type de combustible du règlement sur celles du PDGES.

Une autre des recommandations formulées était d'autoriser l'utilisation des protocoles provinciaux pour le SMECE, par exemple le code SMECE de l'Alberta pourrait être utilisé au lieu de la méthode de référence²⁵. Le Ministère n'a pas fourni l'option que les groupes situés en Alberta puissent utiliser le code du SMECE de la province. Le Ministère a fait remarquer que le code SMECE de l'Alberta est en cours de révision. De plus, on s'attend à ce que seulement un petit nombre de groupes choisissent le SMECE comme méthode de quantification pour mesurer et déclarer les émissions en vertu du règlement.

Certains intervenants ont recommandé que les limites d'intensité des émissions pour les groupes dotés à la fois de gros (>150 MW) et de petits (≤ 150 MW) moteurs à combustion soient appliquées de façon similaire au concept de configuration hybride (comme il est décrit au paragraphe 3(5), c'est-à-dire une combinaison dans laquelle un moteur à combustion et un groupe à chaudière partagent une turbine à vapeur commune). Selon l'approche actuelle, tous les groupes dotés de moteurs à combustion, petits et gros, seraient assujettis à la norme de rendement élevée, soit 420 t de CO₂/GWh. L'application du concept de configuration hybride à ces types de groupes permettrait de subdiviser ces derniers et de les assujettir à des normes de rendement différentes. Autrement dit, les groupes dotés de petits moteurs à combustion (et tout autre équipement qui y est relié, y compris les turbines à vapeur qu'ils partagent avec des groupes dotés de gros moteurs à combustion) seraient assujettis à la norme de rendement de 550 t de CO₂/GWh. Et inversement, les groupes dotés de gros moteurs à combustion (et tout autre équipement qui y est relié, y compris les turbines à vapeur partagées avec des groupes dotés de petits moteurs à combustion) seraient assujettis à la norme de rendement de 420 t de CO₂/GWh. Pour mieux comprendre cette suggestion, le Ministère a mobilisé les intervenants après la période de commentaires. Le Ministère a conclu, par la suite, que ce type de configuration (groupe doté à la fois d'un gros et d'un petit moteur à combustion) n'était pas une pratique courante dans l'industrie et que, lorsqu'un tel type existait, il était le produit d'une modernisation. Par conséquent, cette recommandation n'a pas été intégrée au règlement.

Un intervenant a recommandé d'inclure une exigence liée à la clause sur les urgences, de façon à ce que si un groupe

²⁵ Reference Method means the document entitled *Reference Method for Source Testing: Quantification of Carbon Dioxide Releases by Continuous Emission Monitoring Systems from Thermal Power Generation*, June 2012, published by the Department of the Environment.

²⁵ Par méthode de référence, on entend le document intitulé *Méthode de référence pour le contrôle à la source : quantification des émissions de dioxyde de carbone des centrales thermiques par un système de mesure et d'enregistrement en continu des émissions* (juin 2012), publié par le Ministère de l'Environnement.

operates under this clause that it be required to compensate for emissions above the relevant performance standard. Suggested mechanisms included purchasing emission allowances or offset credits. The Department clarified that the emergency clause is meant to allow operators to call units online to avert emergencies and thus these units should not be penalized.

Coal-to-gas conversions

Some stakeholders commented that the prescribed period for which a converted coal-to-gas boiler unit may operate without meeting a performance standard was too long (up to 10 years after the unit's end of useful life). They suggested that coal-to-gas conversions that cannot meet a performance standard of 420 t of CO₂/GWh should be forced to cease operations by December 31, 2029, or within 8 to 10 years after conversion, whichever comes first. They argued that this should include coal-to-gas conversions under any potential federal-provincial equivalency agreements. The Department concluded that based on available information on the announced six coal-to-gas conversions in Alberta, which are expected to occur between 2020 and 2022, and considering technological/economic constraints, most of these units are not expected to operate beyond December 31, 2029.

While one stakeholder proposed increasing the level of the 2% performance decay annual allowance for coal-to-gas converted boilers, another opposed limiting annual performance decay to 2%, arguing that it could interfere with maintenance scheduling. The Department noted that the 2% is very achievable and it was determined that the level of this performance decay allowance is enough to achieve the objective of preventing significant degradation of coal-to-gas converted boilers from year to year. The 2% performance decay allowance is needed to ensure that operators will maintain their coal-to-gas converted boilers in good operating condition.

An industrial stakeholder suggested including additional and specific parameters for emission performance testing. For example, that the initial performance test be completed within six months after a coal-to-gas conversion, and that the required emissions testing parameters be based on normal operating conditions and not staged in unrealistic and under-optimal conditions as set in the policy. The Department clarified that the emission intensity levels set for the initial performance tests were chosen acknowledging that the parameters in the Regulations allow for operators to choose their best window for an initial performance test and subsequent annual performance testing.

fonctionnait en vertu de cette clause, il soit requis de compenser les émissions dépassant la norme de rendement pertinente. Les mécanismes suggérés incluaient l'achat de droits ou de crédits d'émissions. Le Ministère a clarifié ce point, précisant que la clause d'urgence a pour but de permettre aux exploitants de mettre des groupes en service pour éviter des situations d'urgence et que ces groupes ne devraient donc pas être pénalisés.

Conversions du charbon au gaz

Certains intervenants ont commenté que la période prescrite pendant laquelle une chaudière convertie charbon-au-gaz pouvait fonctionner sans respecter une norme de rendement était trop longue (jusqu'à 10 ans après la fin de la vie utile du groupe). Ils ont suggéré de forcer l'arrêt de l'exploitation des groupes convertis du charbon au gaz qui ne peuvent respecter une norme de rendement de 420 t de CO₂/GWh d'ici le 31 décembre 2029, ou dans les 8 à 10 ans suivant la conversion, selon la première occurrence. Ils ont fait valoir que cette disposition devrait couvrir toutes les conversions du charbon au gaz couvertes par d'éventuelles ententes d'équivalence fédérale-provinciale. Le Ministère est arrivé à la conclusion, selon les renseignements disponibles sur les six conversions du charbon au gaz annoncées en Alberta, qui devraient avoir lieu entre 2020 et 2022, et en considérant les contraintes technologiques et économiques, que la plupart de ces groupes ne devraient plus être exploités passé le 31 décembre 2029.

Bien qu'un intervenant proposait de resserrer le seuil d'acceptation de 2 % pour la baisse annuelle de rendement des chaudières converties du charbon au gaz, un autre s'opposait à limiter la baisse de rendement annuelle à 2 % en disant qu'il pourrait en découler une interférence avec le calendrier d'entretien. Le Ministère a fait remarquer qu'un seuil de 2 % est très réaliste, et il a été déterminé que ce seuil de baisse de rendement est assez strict pour atteindre l'objectif d'empêcher la dégradation importante d'année en année des chaudières converties de charbon à gaz. Le seuil de baisse annuelle de rendement de 2 % est nécessaire pour garantir que les exploitants conserveront leurs chaudières converties du charbon au gaz en bon état.

Un intervenant de l'industrie a suggéré d'ajouter des paramètres supplémentaires et précis pour la mise à l'essai du rendement des émissions. Par exemple, il exigerait que les essais de rendement initiaux soient effectués dans les six mois suivants la conversion charbon-au-gaz et que les paramètres d'essai exigés pour mesurer les émissions reposent sur des conditions d'exploitation normale, et non que les essais aient lieu dans des conditions irréalistes et sous-optimales, telles qu'elles sont définies dans la politique. Le Ministère a clarifié que les niveaux d'intensité des émissions établis pour les essais de rendement initiaux l'ont été en toute connaissance que les paramètres du règlement permettaient aux exploitants de choisir le moment le plus favorable pour un essai de rendement initial ainsi que pour les essais de rendement annuels subséquents.

Policy objective

Some stakeholders commented that the policy facilitates the phase-out of one fossil fuel by its replacement with another fossil fuel (coal to natural gas) and does not send meaningful market and/or price signals to investors on natural gas and therefore decreases the policy's role in the energy mix in Canada. The Department noted that the policy objective of the Regulations is to ensure new and significantly modified natural gas-fired electricity units are subject to emission performance standards and to provide regulatory certainty to stakeholders about the level of such standards, while supporting one of the objectives of the *Pan-Canadian Framework on Clean Growth and Climate Change*, to accelerate the reduction of GHG emissions from coal-fired electricity generation in Canada. There are other federal initiatives, such as the *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act* and clean fuel standard (under development) that are expected to send market and/or price signals to the sector that could result in investments of lower or non-emitting forms of electricity generation in the future in Canada.

One of the issues arising from the Department's engagement with industry stakeholders was a concern that federal climate change policies affecting the electricity sector, including the regulations to accelerate GHG reductions from coal-fired electricity generation, the clean fuel standard, and the output-based carbon pricing system, were being developed at a challenging pace and were overlapping each other. The Department established The Multi-Stakeholder Committee on GHG Regulatory Measures and Programs to serve as a forum for stakeholders to identify issues of interest or concern and share views on the interactions (synergistic and overlapping) among climate change programs and regulations, as well as on the cumulative GHG emissions and socioeconomic impacts.

Rationale

In Canada, significant investment is expected in the electricity sector as it phases out the use of coal to generate electricity. Investment decisions to build electricity generation capacity are a complex process that involves analyses of several factors such as a forecast of energy/capacity demand and of market pricing/constraints. Other factors, such as lack of clarity of regulatory frameworks, could affect the sector in the future and influence investment decisions on how to replace coal-fired electricity generation capacity. As a result, the Regulations will set GHG emission intensity limits for new and significantly modified natural gas-fired electricity generation units in Canada and provide regulatory certainty on the level of

Objectif de la politique

Certains intervenants ont commenté que la politique facilite l'élimination d'un combustible fossile en le remplaçant par un autre (le charbon par le gaz naturel) et n'envoie pas de signaux de marché ou de prix forts aux investisseurs au sujet du gaz naturel, ce qui réduit donc son rôle dans le parc énergétique canadien. Le Ministère a noté que l'objectif en matière de politique du règlement est d'offrir une certitude réglementaire aux intervenants sur l'approche réglementaire fédérale en matière de contrôle des émissions de la production d'électricité alimentée au gaz naturel tout en appuyant l'un des objectifs du *Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques*, afin d'accélérer la réduction des émissions de GES provenant de la production d'électricité alimentée au charbon au Canada. Il y a d'autres initiatives fédérales, telles que la *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre* et la norme sur les combustibles propres (en cours d'élaboration), qui devraient envoyer des signaux de prix et/ou de marché au secteur, ce qui pourrait générer des investissements dans des formes de production d'électricité moins émettrices ou non émettrices à l'avenir au Canada.

L'une des questions soulevées dans le cadre de la mobilisation d'intervenants de l'industrie par le Ministère est la préoccupation que les politiques fédérales en matière de changements climatiques touchant le secteur de l'électricité, notamment les règlements visant à accélérer la réduction des GES émis par la production d'électricité alimentée au charbon, la norme sur les carburants propres et le régime de tarification du carbone fondé sur le rendement, étaient en cours d'élaboration à un rythme très rapide et se chevauchent. Le Ministère a établi le Comité multilatéral sur les mesures et programmes de réglementation sur les GES afin qu'il serve de tribune aux intervenants pour qu'ils puissent cerner les enjeux d'intérêt et de préoccupation et échanger des points de vue sur les interactions entre les programmes et règlements sur les changements climatiques (synergies et chevauchements), de même que sur les émissions cumulatives de GES et sur les répercussions socioéconomiques.

Justification

Au Canada, on prévoit des investissements importants dans le secteur de l'électricité à mesure que celui-ci effectuera l'élimination graduelle du charbon dans la production d'électricité. Les décisions d'investissement visant à renforcer la capacité de production d'électricité constituent un processus complexe qui comporte l'analyse de plusieurs facteurs comme les prévisions de la demande d'énergie et de capacité, de la tarification et des contraintes du marché. D'autres facteurs, comme le manque de clarté des cadres réglementaires, pourraient affecter le secteur à l'avenir et influencer les décisions d'investissement concernant la façon de remplacer la capacité de production d'électricité alimentée au charbon. Ainsi, le règlement

such standards. This is expected to help ensure the transition to lower emitting electricity generation and is consistent with the Government's overall strategy to reduce GHG emissions.

Impacts on Canadians, the Government and businesses

Canadians

The Regulations are not expected to have an impact on Canadian consumers.

The Government

Minor additional resources are anticipated to process annual emission reports as a result of the Regulations. As affected units are expected to be compliant with the performance standards, no significant incremental costs associated with compliance promotion or enforcement activities are anticipated.

Businesses

Owners and operators choosing to replace coal-fired electricity generation capacity or meet increasing demand of electricity in Canada with new natural gas-fired electricity generation, specifically with combustion engines, are expected to do so by using existing efficient technologies that are compliant with the emission performance standards set out in the Regulations. This is because these technologies minimize fuel consumption and emit about 40% to 50% less GHG emissions than coal-fired electricity generation. These factors combined help respond to changes in market structure and carbon pricing or carbon reducing policies that governments have implemented, or plan to implement. Owners and operators choosing to convert their coal boilers to burn natural gas to produce electricity (coal-to-gas conversion), as a short-term transition away from coal, are expected to comply with the performance test parameters and operate within the timeframe set out in the Regulations. This is based on the analysis of the information obtained from operators and generated by the Department. As a result, the Regulations are not expected to have a significant impact on businesses choosing to build new natural gas-fired electricity generation capacity in Canada, including coal-to-gas conversions.

For each calendar year during which a natural gas-fired electricity generation unit is subject to the Regulations,

imposera des normes d'intensité des émissions de GES pour les groupes de production d'électricité alimentés au gaz naturel nouveaux ou considérablement modifiés au Canada. Cela devrait aider la transition vers une génération d'électricité à émissions plus faibles et est conforme avec la stratégie globale du gouvernement pour réduire les émissions de GES.

Répercussions sur les Canadiens, le gouvernement et les entreprises

Canadiens

Le règlement ne devrait avoir aucune répercussion sur les Canadiens.

Le gouvernement

Des ressources supplémentaires mineures sont prévues pour le traitement des rapports annuels sur les émissions en raison du règlement. Comme les groupes concernés devraient être conformes aux normes de rendement, aucun coût supplémentaire important, lié aux activités de promotion de la conformité ou d'application, n'est prévu.

Entreprises

Les propriétaires et les exploitants choisissant de remplacer une capacité de production d'électricité alimentée au charbon ou de répondre à la demande croissante d'électricité au Canada par une nouvelle production d'électricité alimentée au gaz naturel, surtout par des groupes à moteurs à combustion, devraient le faire à l'aide de technologies efficaces existantes qui respectent les normes de performance en matière d'émissions établies dans le règlement. En effet, ces technologies réduisent la consommation de combustible et libèrent environ de 40 à 50 % moins d'émissions de GES que la production d'électricité alimentée au charbon. L'ensemble de ces facteurs aide également à répondre aux changements de la structure du marché et à respecter les politiques de tarification du carbone ou de réduction du carbone que les gouvernements ont mises en œuvre ou prévoient mettre en œuvre. Les propriétaires et les exploitants qui décident de convertir leurs chaudières au charbon en vue de brûler du gaz naturel pour produire de l'électricité (conversion charbon-au-gaz), pour une transition à court terme visant à se détourner du charbon, doivent se conformer aux paramètres d'essai de performance et opérer dans les délais définis dans le règlement. Ceci est basé sur l'analyse des informations obtenues des exploitants et générées par le Ministère. Par conséquent, le règlement ne devrait pas avoir de répercussions sur les entreprises qui choisissent de bâtir une nouvelle production d'électricité alimentée au gaz naturel au Canada, y compris les conversions du charbon au gaz.

Pour chaque année civile durant laquelle un groupe de production d'électricité alimenté au gaz naturel est

owners and operators will be required to submit a report on the unit's average annual emissions intensity. To comply with the reporting of average annual emissions, the two methods to quantify emissions (i.e. CEMS and fuel-based) required by the Regulations are not expected to have a significant impact on businesses. This is due to the alignment of these reporting requirements with those under the changes to the GHGRP, which are expected to come into force before the Regulations. Similarly, for coal-to-gas conversion units, owners and operators will be required to submit annual performance test reports, which consist of a single test run, lasting at least two hours. This requirement is not expected to have a significant impact on businesses. In both cases, regulatees will need to make and keep records of these reports for a period of seven years.

Based on available information provided by industry and generated by the Department, the Regulations will not have a significant impact on businesses.

Strategic environmental assessment

The Regulations were developed under the Pan-Canadian Framework for Clean Growth and Climate Change. A strategic environmental assessment (SEA) was completed for this framework in 2016. The SEA concluded that regulations under the framework will help reduce GHG emissions and are in line with the 2016–2019 Federal Sustainable Development Strategy. The Regulations are an important part of the Strategy and align with the clean energy goals for Canadians to have access to affordable, reliable and sustainable energy.²⁶

Implementation, enforcement and service standards

Once the Regulations come into force, the Department will develop and deliver implementation activities. This may include posting information on the Department's website, advising stakeholders of the final regulatory publication, responding to information or clarification requests, and sending reminder letters (as appropriate).

Enforcement

Enforcement officers will, when verifying compliance with the Regulations, apply the Compliance and Enforcement Policy (the Policy) for the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA).²⁷ The Policy sets out the range of

assujetti à la réglementation, les propriétaires et les exploitants seront tenus de présenter un rapport annuel sur l'intensité d'émissions moyennes annuelles du groupe. Pour se conformer à la déclaration des émissions annuelles moyennes, les deux méthodes pour quantifier ces émissions (c'est-à-dire le SSCE et la méthode axée sur le carburant) requises par le règlement ne devraient pas avoir de répercussions significatives sur les entreprises. Ceci est attribuable à l'harmonisation de ces exigences de déclaration avec celles contenues dans les modifications apportées au PDGES, qui devraient entrer en vigueur avant le règlement. De façon similaire, les propriétaires et les exploitants de groupes convertis charbon-au-gaz seront tenus de présenter un rapport annuel de test de performance, qui consiste d'un seul test durant au moins deux heures. Cette exigence ne devrait pas avoir de répercussions importantes sur les entreprises. Dans les deux cas, les entités réglementées devront générer et conserver ces rapports pour une période de sept ans.

Basé sur l'information reçue de l'industrie ou générée par le Ministère, le règlement n'aura pas de répercussions importantes sur les entreprises.

Évaluation environnementale stratégique

Le règlement a été développé sous le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques. Une évaluation environnementale stratégique (ÉES) a été complétée pour ce cadre en 2016. L'ÉES a conclu que les règlements sous le cadre aideront à réduire les émissions de GES et sont en phase avec la Stratégie fédérale de développement durable de 2016-2019. Le règlement est un aspect important de cette stratégie et est aligné sur les objectifs d'énergies propres pour que les Canadiens aient accès à de l'énergie abordable, fiable et durable²⁶.

Mise en œuvre, application et normes de service

Une fois le règlement en vigueur, le Ministère organisera et mènera des activités de mise en œuvre. Ces activités pourraient inclure la publication d'information sur le site Web du Ministère, d'avis aux intervenants les notifiant de la publication définitive du règlement proposé, de réponses aux demandes d'information ou de précision ainsi que l'envoi de lettres de rappel (au besoin).

Application

En vérifiant la conformité avec le règlement, les agents d'application appliqueront la Politique d'observation et d'application (la Politique) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE]²⁷. La

²⁶ For more information, please visit http://www.fds-sfdd.ca/downloads/Fall_2017_Update_FSDS.pdf.

²⁷ The Department of the Environment's Compliance and Enforcement Policy is available at www.ec.gc.ca/alef-ewe/default.asp?lang=en&n=AF0C5063-1.

²⁶ Pour plus d'informations, veuillez consulter le site Web suivant : http://www.fds-sfdd.ca/index.html#/en/detail/all/goal:G05_fr.

²⁷ La Politique d'observation et d'application de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* du Ministère se trouve à l'adresse suivante : <http://www.ec.gc.ca/alef-ewe/default.asp?lang=Fr&n=AF0C5063-1>.

possible responses to alleged violations, including warnings, directions, environmental protection compliance orders, tickets, ministerial orders, injunctions, prosecution and environmental protection alternative measures (which are an alternative to a court prosecution after the laying of charges for a CEPA violation). In addition, the Policy explains when the Department will resort to civil suits by the Crown for cost recovery.

To verify compliance, enforcement officers may conduct an inspection. An inspection may identify an alleged violation, and alleged violations may also be identified by the Department's technical personnel, or through complaints received from the public. Whenever a possible violation of regulatory requirements is identified, enforcement officers may carry out investigations.

When, following an inspection or an investigation, an enforcement officer discovers an alleged violation, the officer will choose the appropriate enforcement action based on the following factors:

- **Nature of the alleged violation:** This includes consideration of the damage, the intent of the alleged violator, whether it is a repeat violation, and whether an attempt has been made to conceal information or otherwise subvert the objectives and requirements of CEPA;
- **Effectiveness in achieving the desired result with the alleged violator:** The desired result is compliance within the shortest possible time and with no further repetition of the violation. Factors to be considered include the violator's history of compliance with CEPA, willingness to cooperate with enforcement officers, and evidence of corrective action already taken; and
- **Consistency:** Enforcement officers will consider how similar situations have been handled in determining the measures to be taken to enforce CEPA.

The Regulations will also require related changes to the *Regulations Designating Regulatory Provisions for Purposes of Enforcement (Canadian Environmental Protection Act, 1999)*. These Regulations designate the regulatory provisions from CEPA regulations that refer to an increased fine regime following a conviction of an offence involving harm or risk of harm to the environment, or obstruction of authority.

Politique établit l'éventail des réponses possibles aux infractions présumées, notamment des avertissements, des directives, des ordres d'exécution en matière de protection de l'environnement, des contraventions, des arrêtés ministériels, des injonctions, des poursuites et d'autres mesures de protection de l'environnement (qui constituent des solutions alternatives aux poursuites en justice après le dépôt d'accusations concernant une infraction à la LCPE). De plus, la Politique explique les situations où le Ministère aura recours à des poursuites civiles intentées par l'État pour le recouvrement de coûts.

Dans le but de vérifier la conformité, les agents d'application pourraient effectuer une inspection. Une inspection pourrait permettre de cerner une infraction présumée, et des infractions présumées pourraient également être identifiées par le personnel technique du Ministère, ou par l'entremise de plaintes reçues du public. Dans tous les cas où une infraction possible aux exigences réglementaires est cernée, des agents d'application pourraient mener des enquêtes.

Dans le cas où un agent d'application découvrirait, à la suite d'une inspection ou d'une enquête, une infraction présumée, il devra choisir la mesure d'application appropriée en fonction des facteurs suivants :

- **Nature de l'infraction présumée :** ce facteur englobe la prise en considération des dommages, de l'intention du contrevenant présumé, du fait qu'il s'agisse ou non d'une infraction répétée et si une tentative a été faite pour dissimuler des renseignements ou encore renverser les objectifs et les exigences de la LCPE;
- **Efficacité dans l'atteinte du résultat voulu avec le contrevenant présumé :** le résultat voulu est la conformité dans le délai le plus court possible et sans que l'infraction soit répétée à l'avenir. Les facteurs à prendre en considération incluent l'historique de conformité avec la LCPE du contrevenant, la volonté de collaborer avec les agents d'application et la preuve que des mesures correctives ont déjà été prises;
- **Uniformité :** les agents d'application devront tenir compte de la façon dont des situations semblables ont été traitées pour déterminer les mesures à prendre dans l'application de la LCPE.

Le règlement nécessitera également des modifications connexes au *Règlement sur les dispositions réglementaires désignées aux fins de contrôle d'application — Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. Ce règlement désigne les dispositions réglementaires des règlements découlant de la LCPE qui renvoient à un régime d'amendes accrues à la suite d'une déclaration de culpabilité pour une infraction comprenant des dommages ou un risque de dommages pour l'environnement, ou une entrave à l'exercice d'un pouvoir.

Contacts

Paola Mellow
Director
Electricity and Combustion Division
Environment and Climate Change Canada
351 Saint-Joseph Boulevard
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: ec.electricite-electricity.ec@canada.ca

Matthew Watkinson
Director
Regulatory Analysis and Valuation Division
Environment and Climate Change Canada
200 Sacré-Cœur Boulevard, 10th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: eccc.darv-ravd.eccc@canada.ca

Personnes-ressources

Paola Mellow
Directrice
Division de l'électricité et de la combustion
Environnement et Changement climatique Canada
351, boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Courriel : ec.electricite-electricity.ec@canada.ca

Matthew Watkinson
Directeur
Division de l'analyse réglementaire et de l'évaluation
Environnement et Changement climatique Canada
200, boulevard Sacré-Cœur, 10^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Courriel : eccc.darv-ravd.eccc@canada.ca

Registration
SOR/2018-262 November 30, 2018

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION
ACT, 1999

P.C. 2018-1483 November 29, 2018

Whereas, pursuant to subsection 332(1)^a of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 17, 2018, a copy of the proposed *Regulations Amending the Regulations Designating Regulatory Provisions for Purposes of Enforcement (Canadian Environmental Protection Act, 1999)*, substantially in the annexed form, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the proposed Regulations or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to section 286.1^c of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Regulations Designating Regulatory Provisions for Purposes of Enforcement (Canadian Environmental Protection Act, 1999)*.

Regulations Amending the Regulations Designating Regulatory Provisions for Purposes of Enforcement (Canadian Environmental Protection Act, 1999)

Amendment

1 The schedule to the *Regulations Designating Regulatory Provisions for Purposes of Enforcement (Canadian Environmental Protection Act, 1999)*¹ is amended by adding the following in numerical order:

	Column 1	Column 2
Item	Regulations	Provisions
33	<i>Regulations Limiting Carbon Dioxide Emissions from Natural Gas-fired Generation of Electricity</i>	(a) subsections 4(1) and (2)

^a S.C. 2004, c. 15, s. 31

^b S.C. 1999, c. 33

^c S.C. 2009, c. 14, s. 80

¹ SOR/2012-134

Enregistrement
DORS/2018-262 Le 30 novembre 2018

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT (1999)

C.P. 2018-1483 Le 29 novembre 2018

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1)^a de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, la ministre de l'Environnement a fait publier dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 17 février 2018, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les dispositions réglementaires désignées aux fins de contrôle d'application — Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, conforme en substance au texte ci-après, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution d'une commission de révision,

À ces causes, sur recommandation de la ministre de l'Environnement et en vertu de l'article 286.1^c de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les dispositions réglementaires désignées aux fins de contrôle d'application — Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur les dispositions réglementaires désignées aux fins de contrôle d'application — Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Modification

1 L'annexe du *Règlement sur les dispositions réglementaires désignées aux fins de contrôle d'application — Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Règlement	Dispositions
33	<i>Règlement limitant les émissions de dioxyde de carbone provenant de la production d'électricité thermique au gaz naturel</i>	a) paragraphes 4(1) et (2)

^a L.C. 2004, ch. 15, art. 31

^b L.C. 1999, ch. 33

^c L.C. 2009, ch. 14, art. 80

¹ DORS/2012-134

Coming into Force

2 These Regulations come into force on January 1, 2019.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at [page 4481](#), following SOR/2018-261.

Entrée en vigueur

2 Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la [page 4481](#), à la suite du DORS/2018-261.

Registration
SOR/2018-263 November 30, 2018

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION
ACT, 1999

P.C. 2018-1484 November 29, 2018

Whereas, pursuant to subsection 332(1)^a of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 17, 2018, a copy of the proposed *Regulations Amending the Reduction of Carbon Dioxide Emissions from Coal-fired Generation of Electricity Regulations*, substantially in the annexed form, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the proposed Regulations or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

Whereas, pursuant to subsection 93(3) of that Act, the National Advisory Committee has been given an opportunity to provide its advice under section 6^c of that Act;

And whereas, in accordance with subsection 93(4) of that Act, the Governor in Council is of the opinion that the proposed Regulations do not regulate an aspect of a substance that is regulated by or under any other Act of Parliament in a manner that provides, in the opinion of the Governor in Council, sufficient protection to the environment and human health;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment and the Minister of Health, pursuant to subsections 93(1) and 330(3.2)^d of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Reduction of Carbon Dioxide Emissions from Coal-fired Generation of Electricity Regulations*.

**Regulations Amending the Reduction of
Carbon Dioxide Emissions from Coal-fired
Generation of Electricity Regulations**

Amendments

1 (1) The definition *calendar year* in subsection 2(1) of the *Reduction of Carbon Dioxide*

^a S.C. 2004, c. 15, s. 31

^b S.C. 1999, c. 33

^c S.C. 2015, c. 3, par. 172(d)

^d S.C. 2008, c. 31, s. 5

Enregistrement
DORS/2018-263 Le 30 novembre 2018

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT (1999)

C.P. 2018-1484 Le 29 novembre 2018

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1)^a de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, la ministre de l'Environnement a fait publier dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 17 février 2018, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone – secteur de l'électricité thermique au charbon*, conforme en substance au texte ci-après, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution d'une commission de révision;

Attendu que, conformément au paragraphe 93(3) de cette loi, le comité consultatif national s'est vu accorder la possibilité de formuler ses conseils dans le cadre de l'article 6^c de celle-ci;

Attendu que la gouverneure en conseil est d'avis que, aux termes du paragraphe 93(4) de cette loi, le projet de règlement ne vise pas un point déjà réglementé sous le régime d'une autre loi fédérale de manière à offrir une protection suffisante pour l'environnement et la santé humaine,

À ces causes, sur recommandation de la ministre de l'Environnement et de la ministre de la Santé et en vertu des paragraphes 93(1) et 330(3.2)^d de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone – secteur de l'électricité thermique au charbon*, ci-après.

**Règlement modifiant le Règlement sur la
réduction des émissions de dioxyde de
carbone – secteur de l'électricité thermique
au charbon**

Modifications

1 (1) La définition de *année civile*, au paragraphe 2(1) du *Règlement sur la réduction des*

^a L.C. 2004, ch. 15, art. 31

^b L.C. 1999, c. 33

^c L.C. 2015, ch. 3, al. 172d)

^d L.C. 2008, ch. 31, art. 5

Emissions from Coal-fired Generation of Electricity Regulations¹ is repealed.

(2) Paragraphs (a) and (b) of the definition *useful life* in subsection 2(1) of the Regulations are replaced by the following:

(a) for a unit other than a unit referred to in paragraph (a) of the definition *commissioning date*,

(i) in the case of a unit whose commissioning date is before 1975, the earlier of

(A) December 31 of the calendar year that is 50 years after the commissioning date, and

(B) December 31, 2019, and

(ii) in the case of a unit whose commissioning date is after 1974, the earlier of

(A) December 31 of the calendar year that is 50 years after the commissioning date, and

(B) December 31, 2029; and

(b) for a unit referred to in paragraph (a) of the definition *commissioning date*, 18 months after the applicable date described in paragraph (a). (*vie utile*)

2 Subsection 3(5) of the Regulations is replaced by the following:

CCS excluded

(5) The CO₂ emissions from a unit referred to in subsection (1) do not include emissions that

(a) are captured in accordance with the laws of Canada or a province that regulate that capture;

(b) are transported and stored in accordance with the laws of Canada or a province, or of the United States or one of its states, that regulate that transportation or storage, as the case may be; and

(c) are not subsequently released into the atmosphere.

3 (1) Subsection 4(1) of the Regulations is replaced by the following:

Registration

4 (1) A responsible person for a new unit must register the new unit by sending to the Minister, on or before

émissions de dioxyde de carbone — secteur de l'électricité thermique au charbon¹, est abrogée.

(2) Les alinéas a) et b) de la définition de *vie utile*, au paragraphe 2(1) du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :

a) s'il s'agit d'un groupe autre qu'un groupe visé à l'alinéa a) de la définition de *date de mise en service* :

(i) dans le cas d'un groupe dont la date de mise en service est antérieure à 1975, la plus rapprochée des dates suivantes :

(A) le 31 décembre de la cinquantième année civile suivant cette date,

(B) le 31 décembre 2019,

(ii) dans le cas d'un groupe dont la date de mise en service est postérieure à 1974, la plus rapprochée des dates suivantes :

(A) le 31 décembre de la cinquantième année civile suivant cette date,

(B) le 31 décembre 2029;

b) s'il s'agit d'un groupe visé à l'alinéa a) de la définition de *date de mise en service*, dix-huit mois après la date applicable visée à l'alinéa a). (*useful life*)

2 Le paragraphe 3(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Exclusion

(5) Sont exclues du calcul des émissions de CO₂ provenant d'un groupe visé au paragraphe (1) les émissions qui répondent aux critères suivants :

a) elles sont captées conformément aux règles de droit du Canada ou de la province qui réglemente cette activité;

b) elles sont transportées et séquestrées conformément aux règles de droit du Canada ou de la province qui réglemente ces activités ou à celles des États-Unis ou d'un de ses États lorsque ces activités y sont réglementées;

c) elles ne sont pas ultérieurement rejetées dans l'atmosphère.

3 (1) Le paragraphe 4(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Enregistrement

4 (1) La personne responsable d'un groupe nouveau enregistre ce dernier en transmettant au ministre un

¹ SOR/2012-167

¹ DORS/2012-167

30 days after its commissioning date, a registration report that contains the information set out in Schedule 1.

(2) Subsection 4(3) of the Regulations is replaced by the following:

Change of information

(3) If the information provided in the registration report changes or if the unit is decommissioned, the responsible person must, not later than 30 days after the change or decommissioning, send to the Minister a notice that provides the updated information or that indicates the unit has been decommissioned, as the case may be, along with the date of the decommissioning.

4 Subsection 5(2) of the Regulations is replaced by the following:

Period of application

(2) The application must be made in the period that begins on January 1 and that ends on May 31 of the calendar year during which the unit reaches its end of life.

5 Paragraphs 9(1)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

(a) in the case of a new unit, the unit is designed to permit its integration with a carbon capture and storage system that is to be constructed; and

(b) in the case of an old unit, the unit may be retrofitted to permit its integration with a carbon capture and storage system that is to be constructed.

6 Paragraphs 10(a) to (d) of the English version of the Regulations are replaced by the following:

(a) carry out a front end engineering design study by January 1, 2020;

(b) purchase any major equipment that is necessary for the capture element by January 1, 2021;

(c) enter into any contract required for the transportation and storage of CO₂ emissions from the unit by January 1, 2022;

(d) take all necessary steps to obtain all permits or approvals required in relation to the construction of the capture element by January 1, 2022; and

7 (1) Paragraph 14(1)(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) the quantity of CO₂ emissions from the combustion of fossil fuels in the existing unit is determined in accordance with a system or method referred to in subsection 20(1);

rapport d'enregistrement comportant les renseignements figurant à l'annexe 1 au plus tard trente jours après la date de mise en service.

(2) Le paragraphe 4(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Modification des renseignements

(3) En cas de modification des renseignements fournis dans le rapport d'enregistrement, ou en cas de mise hors service du groupe, la personne responsable transmet au ministre, dans les trente jours qui suivent, un avis indiquant les nouveaux renseignements ou un avis mentionnant la mise hors service du groupe ainsi que la date de celle-ci, selon le cas.

4 Le paragraphe 5(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Date de présentation

(2) La demande est présentée au plus tôt le 1^{er} janvier et au plus tard le 31 mai de l'année civile au cours de laquelle le groupe atteint la fin de sa vie utile.

5 Les alinéas 9(1)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) s'agissant d'un groupe nouveau, celui-ci est conçu pour permettre l'intégration d'un système de captage et de séquestration de carbone, à construire;

b) s'agissant d'un groupe en fin de vie utile, celui-ci peut être adapté pour permettre l'intégration d'un tel système, à construire.

6 Les alinéas 10a) à d) de la version anglaise du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(a) carry out a front end engineering design study by January 1, 2020;

(b) purchase any major equipment that is necessary for the capture element by January 1, 2021;

(c) enter into any contract required for the transportation and storage of CO₂ emissions from the unit by January 1, 2022;

(d) take all necessary steps to obtain all permits or approvals required in relation to the construction of the capture element by January 1, 2022; and

7 (1) L'alinéa 14(1)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) la quantité des émissions de CO₂ provenant de la combustion de combustibles fossiles par le groupe existant est déterminée selon un système ou une méthode visés au paragraphe 20(1);

(2) Paragraph 14(3)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) at least 30 consecutive months of the period referred to in paragraph (1)(g) have occurred before the day on which the application is made.

8 The description of G_{aux} in subsection 19(1) of the Regulations is replaced by the following:

G_{aux} is the quantity of electricity that is produced by the unit and used by the power plant in which the unit is located during the calendar year to operate infrastructure and equipment that is attributed to the unit for electricity generation and for separation, but not for pressurization, of CO₂, expressed in GWh, determined in accordance with an appropriate method of attribution, based on data collected using meters that comply with the requirements of the *Electricity and Gas Inspection Act* and the *Electricity and Gas Inspection Regulations*.

9 The formula set out in section 22 of the English version of the Regulations is replaced by the following:

$$\sum_{i=1}^n E_i + E_s - E_{ccs}$$

10 The portion of the description of CC_i in subsection 23(2) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

CC_i représente le contenu en carbone de chaque échantillon ou échantillon composite, selon le cas, de combustible pour la i^e période d'échantillonnage, exprimé pour un combustible solide, liquide et gazeux, respectivement, selon la même unité de mesure applicable que celle mentionnée pour la variable CC_M , et fourni à la personne responsable par le fournisseur du combustible ou, s'il ne l'est pas, celui établi par la personne responsable — ce contenu étant déterminé :

11 (1) Paragraph 24(2)(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) a fuel listed in Table 4 to Schedule 5; and

(2) Subparagraphs 24(6)(a)(i) and (ii) of the Regulations are replaced by the following:

(i) coal or biomass, in accordance with ASTM D5865 - 13, entitled *Standard Test Method for Gross Calorific Value of Coal and Coke*,

(2) L'alinéa 14(3)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) qu'au moins trente mois consécutifs au cours de la période visée à l'alinéa (1)(g) se sont écoulés avant la date à laquelle la demande est présentée.

8 La variable G_{aux} de la formule figurant au paragraphe 19(1) du même règlement est remplacée par ce qui suit :

G_{aux} la quantité d'électricité, exprimée en GWh, produite par le groupe et utilisée par la centrale électrique où le groupe est situé pour le fonctionnement de l'infrastructure et de l'équipement, au cours de l'année civile en cause, attribuée à ce groupe pour la production d'électricité et la séparation de CO₂, sauf la pressurisation de CO₂, et déterminée selon une méthode d'attribution appropriée, à partir de données fournies à l'aide de compteurs qui répondent aux exigences de la *Loi sur l'inspection de l'électricité et du gaz* et du *Règlement sur l'inspection de l'électricité et du gaz*.

9 La formule figurant à l'article 22 de la version anglaise du même règlement est remplacée par ce qui suit :

$$\sum_{i=1}^n E_i + E_s - E_{ccs}$$

10 Le passage de la variable CC_i de la formule figurant au paragraphe 23(2) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

CC_i représente le contenu en carbone de chaque échantillon ou échantillon composite, selon le cas, de combustible pour la i^e période d'échantillonnage, exprimé pour un combustible solide, liquide et gazeux, respectivement, selon la même unité de mesure applicable que celle mentionnée pour la variable CC_M , et fourni à la personne responsable par le fournisseur du combustible ou, s'il ne l'est pas, celui établi par la personne responsable — ce contenu étant déterminé :

11 (1) L'alinéa 24(2)(c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(c) un combustible visé au tableau 4 de l'annexe 5;

(2) Les sous-alinéas 24(6)(a)(i) et (ii) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(i) charbon ou biomasse, conformément à la norme ASTM D5865-13 intitulée *Standard Test Method for Gross Calorific Value of Coal and Coke*,

(ii) a fuel from waste, in accordance with ASTM D5865 - 13, and

12 Paragraph 2(d) of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

(d) for an existing or old unit, the calendar year in which it reaches, or has reached, the end of its useful life;

Coming into Force

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: The Government of Canada is committed to reducing greenhouse gas (GHG) emissions in Canada to mitigate the impact of climate change. Coal-fired electricity generating units are the highest emitting stationary sources of GHGs and air pollutants in Canada. The amendments to the *Reduction of Carbon Dioxide Emissions from Coal-fired Generation of Electricity Regulations* (the Amendments) will accelerate Canada's reduction of GHG emissions from electricity generation and help achieve Canada's domestic and international commitments to reduce overall GHG emissions.

Description: The Amendments will require all coal-fired electricity generating units to comply with an emissions performance standard of 420 tonnes of carbon dioxide per gigawatt hour of electricity produced (t of CO₂/GWh) by 2030, at the latest. This performance standard is designed to phase out conventional coal by 2030.

Cost-benefit statement: The expected reduction in cumulative GHG emissions resulting from the Amendments is approximately 94 megatonnes (Mt CO₂e) over the 2019 to 2055 analytical period.¹ The total expected benefit will be \$4.7 billion, including \$3.4 billion in climate change benefits and \$1.3 billion in health and environmental benefits from air quality improvements. The total cost for complying with the Amendments is estimated to be \$2.0 billion, resulting in a net benefit of

(ii) dérivés de matières résiduelles, conformément à la norme ASTM D5865-13,

12 L'alinéa 2d) de l'annexe 1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) s'il s'agit d'un groupe existant ou d'un groupe en fin de vie utile, l'année civile durant laquelle il a atteint ou atteindra la fin de sa vie utile;

Entrée en vigueur

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Enjeux : Le gouvernement du Canada est déterminé à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) au pays pour atténuer l'impact des changements climatiques. Les groupes de production d'électricité alimentés au charbon sont les sources fixes qui émettent le plus de GES et de polluants atmosphériques au Canada. Les modifications au *Règlement sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone – secteur de l'électricité thermique au charbon* (les modifications) vont accélérer la réduction canadienne des émissions de GES provenant de la production d'électricité et contribueront au respect des engagements nationaux et internationaux du Canada en matière de réduction des émissions totales de GES.

Description : Les modifications exigeront de tous les groupes de production d'électricité alimentés au charbon de se conformer à une norme de rendement en émissions de 420 tonnes de dioxyde de carbone par gigawattheure d'électricité produite (t de CO₂/GWh) d'ici 2030, au plus tard. Cette norme de performance est conçue pour éliminer le charbon conventionnel d'ici 2030.

Énoncé des coûts et avantages : La réduction prévue des émissions cumulatives de GES découlant des modifications est d'environ 94 mégatonnes (Mt) pour la période analytique de 2019 à 2055¹. L'avantage total prévu serait de 4,7 milliards de dollars, dont 3,4 milliards de dollars en économie, en évitement des dommages attribuables aux changements climatiques, et 1,3 milliard de dollars en économie sur le plan de la santé et de l'environnement découlant de l'amélioration

¹ A megatonne is equal to one million tonnes.

¹ Une mégatonne est égale à 1 million de tonnes.

\$2.7 billion. About three quarters of the costs are attributable to compliance measures in Nova Scotia and New Brunswick, with Saskatchewan and Alberta making up most of the remaining costs. These four provinces contribute 99.7% of total coal-fired generation in Canada and will therefore experience the most significant impacts of the Amendments. Much of the incremental burden for compliance may be passed on to consumers in the form of higher retail electricity rates in affected provinces.

It should be noted that the estimated cost and benefits were revised following publication in the *Canada Gazette*, Part I (CG-I), including updates to baseline assumptions for the affected provinces as well as Departmental model updates. These changes resulted in lower incremental costs and benefits. However, the net benefits remained the same (\$2.7 billion) as the reductions in estimated costs were offset by an equivalent reduction in estimated benefits.

“One-for-One” Rule and small business lens: The Amendments will not change the reporting requirements of the *Reduction of Carbon Dioxide Emissions from Coal-fired Generation of Electricity Regulations* (the Regulations). As a result, there will be no incremental administrative burden and, therefore, the “One-for-One” Rule does not apply. As the regulated community consists of only large enterprises, the small business lens does not apply.

Domestic and international coordination and cooperation: The Amendments were developed in coordination with provincial and territorial governments, industry, and Indigenous peoples, and are a key commitment of the *Pan-Canadian Framework on Clean Growth and Climate Change* (the Pan-Canadian Framework). The Government of Canada recognizes the importance of making the transition away from coal a fair one for affected workers and communities. The Task Force on Just Transition for Canadian Coal Power Workers and Communities, established by the Government of Canada, engaged affected workers and communities to provide recommendations on how to make the transition away from coal a fair one for workers and communities. The Government of Canada is working with the provinces to accelerate the transition to clean electricity, including the identification of potential electricity infrastructure projects through the Regional Electricity Cooperation and Strategic Infrastructure (RECSI) Program. The federal government is also open

de la qualité de l'air. Le coût total pour se conformer aux modifications est estimé à 2 milliards de dollars, ce qui entraîne une économie nette de 2,7 milliards de dollars. Environ trois quarts des coûts sont attribuables aux mesures de conformité en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick. Le reste étant imputable, en grande partie, à la Saskatchewan et l'Alberta. Ces quatre provinces contribuent à 99,7 % du total de la production d'électricité thermique au charbon au Canada, et seront par conséquent les plus touchées par les modifications. La majorité des coûts différentiels pourrait être transférée aux consommateurs, sous la forme de tarifs de détail plus élevés dans les provinces en question.

Il convient de noter que les coûts et les avantages ont été mis à jour dans la Partie I de la *Gazette du Canada* (GC-I) à la suite des mises à jour des hypothèses du scénario de référence pour les provinces touchées ainsi que les mises à jour du modèle ministériel. Ces modifications ont permis de réduire les coûts différentiels et les avantages. Cependant, les avantages nets sont restés les mêmes (2,7 milliards de dollars) comme les réductions de coûts ont été compensées par une réduction équivalente des avantages.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : Les modifications ne changeront pas les exigences du *Règlement sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone – secteur de l'électricité thermique au charbon* (le Règlement). Ainsi, il n'y aurait pas de fardeau administratif supplémentaire, et par conséquent, la règle du « un pour un » ne s'applique pas. Comme la communauté réglementée n'est composée que de grandes entreprises, la lentille des petites entreprises ne s'applique pas.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Les modifications ont été élaborées en coordination avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, l'industrie et les peuples autochtones, et sont un engagement clé du *Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques* (le Cadre pancanadien). Afin de garantir une transition juste et équitable pour soutenir les travailleurs canadiens, le Canada a mis sur pied un groupe de travail sur la transition équitable pour les collectivités et les travailleurs des centrales au charbon canadiennes comprenant des représentants des syndicats et des entreprises. Le gouvernement du Canada reconnaît l'importance de faire de la transition vers l'élimination du charbon une solution juste pour les travailleurs et les collectivités touchés. Le groupe de travail sur la transition équitable pour les collectivités et les travailleurs des centrales au charbon canadiennes, mis sur pied par le gouvernement du Canada, a demandé aux collectivités et aux travailleurs concernés de formuler

to equivalency agreements with interested provinces. Internationally, the Government of Canada is working with the Government of the United Kingdom to launch the Powering Past Coal Alliance, a global alliance to phase out coal-fired electricity generation.

des recommandations sur la manière de faire de la transition vers l'élimination du charbon une solution juste pour les travailleurs et les collectivités. Le gouvernement du Canada travaille avec les provinces pour accélérer la transition vers l'électricité propre, y compris l'identification de projets d'infrastructure d'électricité grâce à l'Initiative de collaboration régionale en matière d'électricité et d'infrastructure stratégique. Le gouvernement fédéral est également ouvert à négocier des accords d'équivalence avec les provinces intéressées. À l'échelle internationale, le gouvernement du Canada collabore avec le gouvernement du Royaume-Uni pour lancer l'Alliance : énergiser au-delà du charbon, une alliance mondiale pour éliminer la production d'électricité au charbon.

Background

The Regulations were published in the *Canada Gazette*, Part II, in September 2012. The Regulations impose a performance standard (an emissions limit) of 420 t of CO₂/GWh of electricity produced by electricity generating units fuelled by coal, coal derivatives and petroleum coke. The standard is designed to allow electricity generating units to permanently shift to lower- or non-emitting types of generation, renewable energy, or fossil fuel-fired power with carbon capture and storage (CCS) all of which can operate at the level of 420 t/GWh, considered to be a “clean-as-gas” level of performance. New units coming online after July 1, 2015, are subject to the performance standard from the start of operation. Units operational prior to 2015 must comply with the performance standard once they have reached the end of their useful life, which is defined as follows in the Regulations:

- Units commissioned before January 1, 1975, are subject to the performance standard after 50 years of operation, or no later than December 31, 2019, whichever date comes first;
- Units commissioned after December 31, 1974, and before January 1, 1986, are subject to the performance standard after 50 years of operation, or no later than December 31, 2029, whichever date comes first; and
- Units commissioned after December 31, 1985, are subject to the performance standard after 50 years of operation.

The Regulations also include compliance flexibility options to ensure a reliable supply of electricity while achieving the objectives of the Regulations.

Contexte

Le Règlement a été publié en septembre 2012 dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Le Règlement impose une norme de performance (une limite d'émissions) de 420 t de CO₂/GWh de l'électricité produite par les groupes de production d'électricité alimentés au charbon, aux dérivés du charbon et au coke de pétrole. La norme est conçue pour permettre aux centrales électriques d'effectuer une transition permanente vers des types de production à émissions faibles ou nulles, des énergies renouvelables ou des combustibles fossiles avec captage et stockage du carbone, qui permettent tous de se conformer à la norme de 420 t/GWh, considérée comme un niveau de rendement « aussi propre que le gaz ». Les nouveaux groupes, qui débutent leur opération après le 1^{er} juillet 2015, sont assujettis à la norme de performance dès leur mise en service. Les groupes en activité avant 2015 doivent se conformer à la norme de rendement à la fin de leur vie utile, définie comme suit dans le Règlement :

- Les groupes mis en service avant le 1^{er} janvier 1975 sont soumis à la norme de performance après 50 années d'exploitation, ou le 31 décembre 2019 au plus tard;
- Les groupes mis en service après le 31 décembre 1974 et avant le 1^{er} janvier 1986 sont soumis à la norme de rendement après 50 années d'exploitation, ou au plus tard le 31 décembre 2029, selon la première de ces dates;
- Les groupes mis en service après le 31 décembre 1985 sont soumis à la norme de rendement après 50 années d'exploitation.

Le Règlement comprend également des options de souplesse en matière de conformité afin d'assurer un approvisionnement fiable en électricité tout en respectant les objectifs du Règlement.

In 2015, utilities in Canada generated approximately 580 terawatt hours (TWh) of electricity.² By 2030, utility generation is expected to rise to 608 TWh. The GHG emissions from the electricity sector³ are expected to decrease as a whole, from about 79 Mt CO₂e in 2015⁴ to 43 Mt CO₂e estimated in 2030, about a 46% decrease, mainly due to the declining use of coal as a fuel for electricity generation. This decrease is due in large part to the Regulations.

In 2015, coal-fired units, responsible for 11% of the total electricity generated in Canada, accounted for 78% (61.5 Mt CO₂e) of GHG emissions from the sector. By 2030, coal-fired units are expected to generate only 5% of the total electricity generated in Canada, but would account for nearly 63% (27 Mt CO₂e) of GHG emissions from the sector.

At the 21st session of the Conference of the Parties to the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) held in Paris in December 2015, Canada and 194 other countries reached an agreement to fight climate change (the Paris Agreement). The Paris Agreement strengthened the efforts of Parties to the UNFCCC to limit the global average temperature rise to well below 2 °C and pursue efforts to limit the increase to 1.5 °C. The Paris Agreement was officially ratified by Parliament in October 2016, committing Canada to reducing GHG emissions by 30%, from 2005 levels, by 2030. The goal was agreed to by most provincial premiers at a meeting of First Ministers in March 2016.⁵

In December 2016, the Government of Canada released the Pan-Canadian Framework.⁶ The Government of Canada developed this Framework with provinces and territories, and in consultation with Indigenous peoples. The Pan-Canadian Framework outlines initiatives to achieve emission reductions across all sectors of the economy. New actions for reducing GHG emissions from the electricity sector include a commitment from federal, provincial, and territorial governments to work together to accelerate

En 2015, les services publics du Canada ont généré approximativement 580 térawattheures (TWh) d'électricité². La production des services publics devrait s'établir à 608 TWh en 2030. Les émissions de GES issues de la production d'électricité³ devraient diminuer dans l'ensemble, d'environ 79 Mt en 2015⁴ à 43 Mt estimées en 2030, une réduction d'environ 46 %, en raison principalement d'une baisse de l'utilisation du charbon comme combustible pour la production d'électricité. Cette baisse est attribuable en grande partie au Règlement.

En 2015, les groupes alimentés au charbon, responsables de 11 % de toute l'électricité produite au Canada, produisaient 78 % [61,5 Mt d'équivalent CO₂ (d'éq. CO₂)] des émissions de GES de ce secteur. D'ici 2030, les groupes alimentés au charbon ne devraient produire que 5 % de toute l'électricité produite au Canada, mais seraient responsables de près de 63 % (27 Mt d'éq. CO₂) des émissions de GES provenant du secteur.

À la 21^e Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) qui s'est tenue à Paris en décembre 2015, le Canada et 194 autres pays ont conclu un accord pour lutter contre les changements climatiques (l'Accord de Paris). L'Accord de Paris a renforcé les efforts des Parties à la CCNUCC pour limiter la hausse de la température moyenne sur la planète à beaucoup moins que 2 °C et poursuit ses activités pour limiter l'augmentation à 1,5 °C. L'Accord de Paris a été ratifié officiellement par le Parlement en octobre 2016 et engageait le Canada à réduire les émissions de GES de 30 % des niveaux de 2005 d'ici 2030. L'objectif a été accepté par la plupart des premiers ministres provinciaux à la réunion des premiers ministres qui a eu lieu en mars 2016⁵.

En décembre 2016, le gouvernement du Canada a publié le Cadre pancanadien⁶. Le gouvernement du Canada a élaboré ce cadre en collaboration avec les provinces et les territoires, ainsi qu'avec les peuples autochtones. Le Cadre pancanadien décrit brièvement les initiatives visant à atteindre les objectifs de réduction des émissions dans l'ensemble des secteurs de l'économie. Les nouvelles actions pour réduire les émissions de GES provenant du secteur de l'électricité incluent un engagement des

² Canada's National Inventory Report, Part 3, page 63, submitted to the United Nations Framework Convention on Climate Change can be found at <https://unfccc.int/sites/default/files/resource/can-2018-nir-13apr18.zip>.

³ The electricity sector comprises both utility and industrial generation. However, only coal-fired generation in the utility sub-sector is being regulated.

⁴ Greenhouse gas emissions by Canadian economic sector: <https://www.ec.gc.ca/indicateurs-indicators/default.asp?lang=en&n=F60DB708-1>.

⁵ Communiqué of Canada's First Ministers: <http://pm.gc.ca/eng/news/2016/12/09/communique-canadas-first-ministers>.

⁶ The Pan-Canadian Framework on Clean Growth and Climate Change can be found at <https://www.canada.ca/en/services/environment/weather/climatechange/pan-canadian-framework.html>.

² Le Rapport d'inventaire national du Canada, partie 3, page 63, soumis à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques est disponible à : <https://unfccc.int/sites/default/files/resource/can-2018-nir-13apr18.zip> (en anglais seulement).

³ Le secteur de l'électricité comprend la production par les services publics et les industries. Toutefois, seule la production d'électricité à partir du charbon dans le sous-secteur des services publics est réglementée.

⁴ Émissions de gaz à effet de serre par secteur économique canadien : <https://www.ec.gc.ca/indicateurs-indicators/default.asp?lang=Fr&n=F60DB708-1>.

⁵ Communiqué des premiers ministres du Canada : <https://pm.gc.ca/fr/nouvelles/2016/12/09/communique-des-premiers-ministres>.

⁶ Le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques : <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/cadre-pancanadien.html>.

the phase-out of conventional coal-fired units in Canada by 2030 as part of the plan to achieve the Canada's Paris Agreement commitment.

The Government of Canada is working with the provinces to accelerate the transition to clean electricity. The Regional Electricity Cooperation and Strategic Infrastructure (RECSI) Program will identify promising electricity infrastructure projects, including interprovincial transmission interties, with the potential of cost effectively achieving significant GHG reductions and bringing clean electricity to places that need it. Potential electric intertie projects could increase grid flexibility and allow greater interaction and more efficient use of variable renewable energy sources. RECSI will help inform future clean electricity infrastructure investment decisions and encourage clean economic growth. The federal government has also made significant investments in clean growth, such as federal funding for projects under the \$21.9 billion green infrastructure portion of the Government's Investing in Canada Plan laid out in Budget 2017, as well as the \$5 billion that will be available for green infrastructure investment through the Canada Infrastructure Bank.⁷

The Government of Canada recognizes the importance of supporting a just and fair transition for workers and communities that may be affected by the transition to a low-carbon economy, including the phase-out of traditional coal-fired electricity. In an effort to better understand and minimize the impacts of this phase-out, the Government of Canada launched a Task Force on Just Transition for Canadian Coal Power Workers and Communities. The Task Force includes representatives from labour, business, and municipal government, as well as sustainable development and workforce development experts. In spring 2018, the Task Force travelled to the affected regions across Canada. Its members met directly with coal workers and communities and consulted stakeholders and governments. The Task Force will provide recommendations by the end of 2018 on what could be included in a just transition plan for coal power workers and communities.

In November 2017, the Government of Canada partnered with the Government of the United Kingdom to launch the

gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux à travailler de concert afin d'accélérer l'élimination progressive des groupes conventionnels au charbon au Canada d'ici 2030.

Le gouvernement du Canada travaille avec les provinces pour accélérer la transition vers l'électricité propre. Le programme de Collaboration régionale en matière d'électricité et infrastructure stratégique identifiera les projets prometteurs, y compris les interconnexions de transmission interprovinciale, avec le potentiel d'atteindre des réductions importantes de GES de manière rentable et de fournir de l'électricité propre là où l'on en a besoin. Des projets d'interconnexions potentielles pourraient améliorer la flexibilité du réseau et permettre une plus grande interaction et une utilisation plus efficace des sources d'énergie renouvelable. L'Initiative de collaboration régionale en matière d'électricité et d'infrastructure stratégique aidera à étayer les décisions d'investissement dans l'infrastructure d'électricité et favorisera une croissance économique propre. Le gouvernement fédéral a également fait des investissements importants dans la croissance écologique, comme le financement fédéral pour des projets dans le cadre du Fonds pour l'infrastructure verte de 21,9 milliards de dollars prévus dans le budget de 2017, ainsi que 5 milliards de dollars disponibles pour l'infrastructure verte par la Banque de l'infrastructure du Canada⁷.

Le gouvernement du Canada reconnaît l'importance de soutenir une transition juste pour les travailleurs et les collectivités qui pourraient être touchés par la transition vers une économie à faibles émissions de carbone, y compris l'élimination progressive de la production traditionnelle d'électricité à partir du charbon. Afin de mieux comprendre et de minimiser les répercussions de cette élimination progressive, le gouvernement du Canada a créé un groupe de travail sur la transition équitable pour les collectivités et les travailleurs des centrales au charbon canadiennes. Ce groupe de travail comprend des représentants des syndicats, des entreprises et des municipalités, ainsi que des experts en matière de développement durable et de perfectionnement du personnel. Au printemps 2018, le groupe de travail s'est rendu dans les régions canadiennes touchées. Ses membres ont rencontré des travailleurs et des membres de collectivités qui dépendent du charbon, et ont consulté des intervenants et des représentants de différentes administrations. Le groupe de travail fournira des recommandations d'ici la fin de l'année 2018 sur ce que pourrait comprendre un plan de transition juste pour les collectivités et les travailleurs des centrales au charbon.

En novembre 2017, le gouvernement du Canada a établi un partenariat avec le gouvernement du Royaume-Uni

⁷ Sources: <https://www.budget.gc.ca/2017/docs/plan/chap-02-en.html>; <https://www.canada.ca/en/office-infrastructure/news/2018/04/background-under-the-investing-in-canada-plan-overall-progress-summary.html>

⁷ Sources : <https://www.budget.gc.ca/2017/docs/plan/chap-02-fr.html>; <https://www.canada.ca/fr/bureau-infrastructure/nouvelles/2018/04/document-dinformation--le-plan-investir-dans-le-canada-resume-global-des-progres.html>

Powering Past Coal Alliance, a global alliance to phase out coal-fired electricity.

In order to support the Government of Canada's commitment under the Paris Agreement, on December 17, 2016, the Department of the Environment (the Department) published a [notice of intent](#) (NOI) in the *Canada Gazette*, Part I,⁸ that communicated its intent to amend the Regulations to require that all coal-fired units meet the performance standard of 420 t of CO₂/GWh by no later than 2030.

Affected units and provincial reduction measures

In 2017, there were 36 coal-fired electricity generating units operating at 16 facilities in 5 provinces, with a combined generating capacity of approximately 10 000 megawatts (MW).

Of the 36 units operating in 2017, 20 are expected to shut down before 2030,⁹ as they will reach their end of useful life under the Regulations before that year. One unit in Saskatchewan has been equipped with carbon capture and storage technology and will be able to meet the 420 t of CO₂/GWh performance standard and operate past its prescribed end of useful life. As a result, the total number of coal-fired units expected to operate past 2030 in the absence of the Amendments is 15, plus one unit that has been equipped with carbon capture and storage.

Figures 1 and 2 show the location of coal-fired electricity generating facilities and high-voltage transmission lines in Alberta and Saskatchewan, and New Brunswick and Nova Scotia, respectively.

pour lancer l'Alliance : Énergiser au-delà du charbon, une alliance mondiale pour éliminer la production d'électricité au charbon.

Afin d'appuyer l'engagement du gouvernement du Canada pris au titre de l'Accord de Paris, le 17 décembre 2016, le Ministère de l'Environnement (le Ministère) a publié un [avis d'intention](#) dans la Partie I de la *Gazette du Canada*⁸, dans lequel il communiquait son intention de modifier le Règlement pour exiger que tous les groupes alimentés au charbon respectent la norme de performance de 420 t de CO₂/GWh au plus tard en 2030.

Groupes touchés et mesures provinciales de réduction

En 2017, il y avait 36 groupes de production d'électricité alimentés au charbon, exploités à 16 installations, dans 5 provinces, qui déployaient une capacité de production combinée d'environ 10 000 mégawatts (MW).

Des 36 groupes opérant en 2017, 20 seraient fermés avant 2030⁹ lorsqu'ils atteindront leur fin de vie utile avant cette date, conformément au Règlement. Un groupe en Saskatchewan a été équipé d'une technologie de captage et de stockage de carbone et sera en mesure d'atteindre la norme de rendement de 420 tonnes de CO₂/GWh et de poursuivre ses activités après sa fin de vie prescrite. En conséquence, le nombre total de groupes alimentés au charbon qui devraient poursuivre leurs activités au-delà de 2030, en l'absence des modifications, est de 15, plus un groupe équipé d'une technologie de captage et de stockage de carbone.

Les figures 1 et 2 indiquent les endroits où se trouvent les installations de production d'électricité alimentées au charbon et les lignes de transport à haute tension en Alberta et en Saskatchewan et au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse, respectivement.

⁸ For more information, please see <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2016/2016-12-17/html/notice-avis-eng.php>.

⁹ Two units have shut down in 2018 while 18 are expected to shut down before 2030.

⁸ Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter : <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2016/2016-12-17/html/notice-avis-fra.php>.

⁹ Deux groupes ont été fermés en 2018, tandis que 18 devraient l'être avant 2030.

Figure 1: Coal-fired electricity generating facilities in Alberta and Saskatchewan

Figure 1 : Installations de production d'électricité alimentées au charbon en Alberta et en Saskatchewan

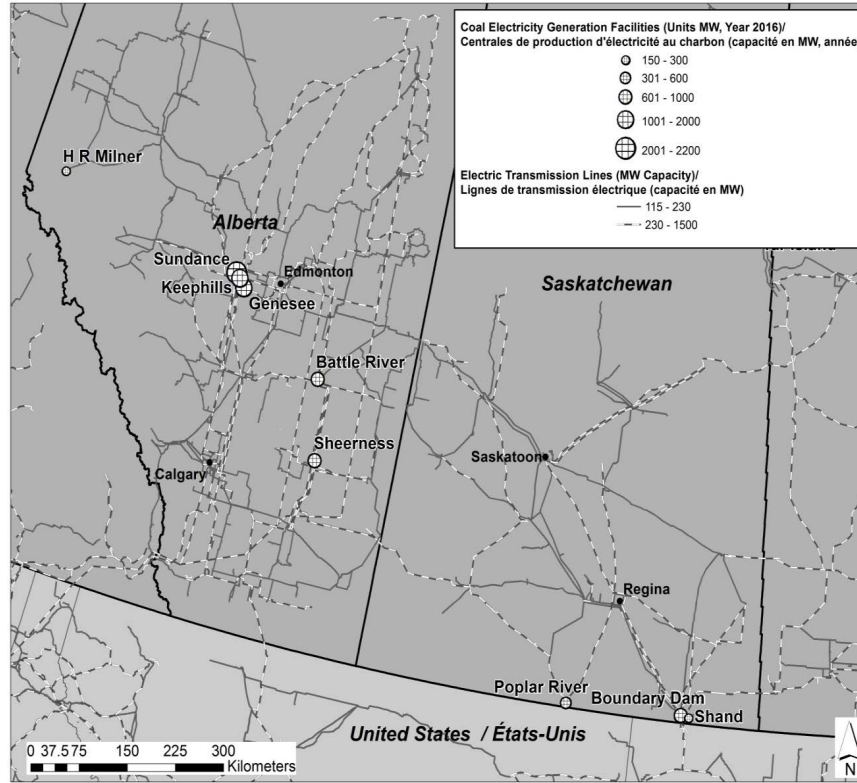
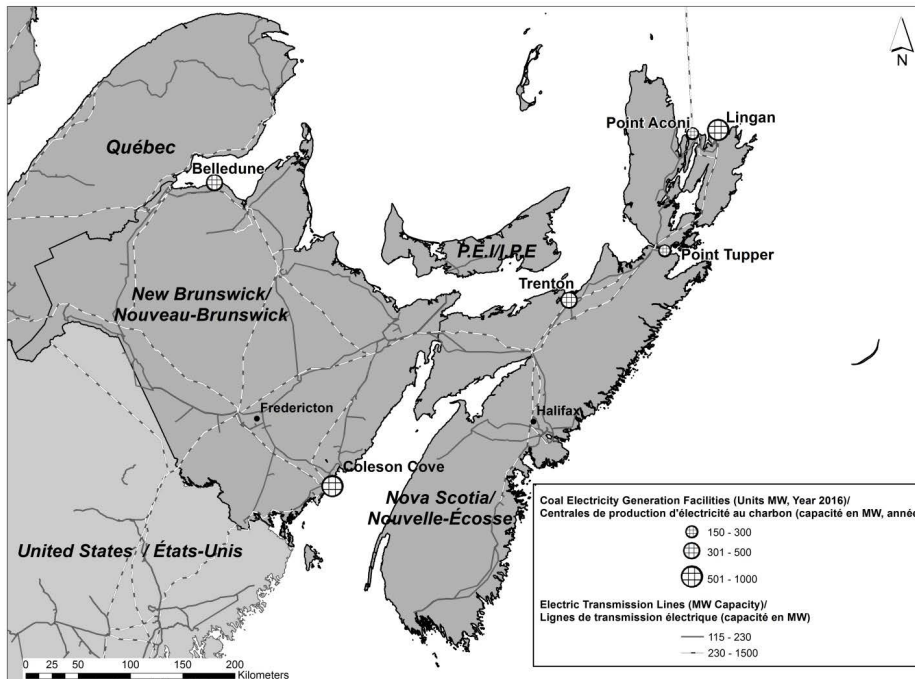


Figure 2: Coal-fired electricity generating facilities in New Brunswick and Nova Scotia

Figure 2 : Installations de production d'électricité alimentées au charbon au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse



The bar graph in Figure 3 shows the number of units expected to operate between 2019 and 2055, in the absence of the Amendments but including provincial policy announcements, such as Alberta’s announced closure of all coal units by the end of 2030. The area graph behind the bars shows the combined capacity of the units in operation. The right, vertical axis shows the combined capacity of coal-fired units operating in megawatts.

Le graphique à barres de la figure 3 indique le nombre de groupes qui devraient être en activité entre 2019 et 2055 en l’absence des modifications, mais en application des annonces de politiques provinciales telles que l’annonce de l’Alberta concernant la fermeture de tous les groupes alimentés au charbon de la province d’ici la fin de 2030. Le graphique en aires derrière les barres indique la capacité combinée des groupes en activité. L’axe vertical de droite indique la capacité combinée des groupes alimentés au charbon en mégawatts.

Figure 3: Forecast of counts and capacity of coal-fired generating units in Canada

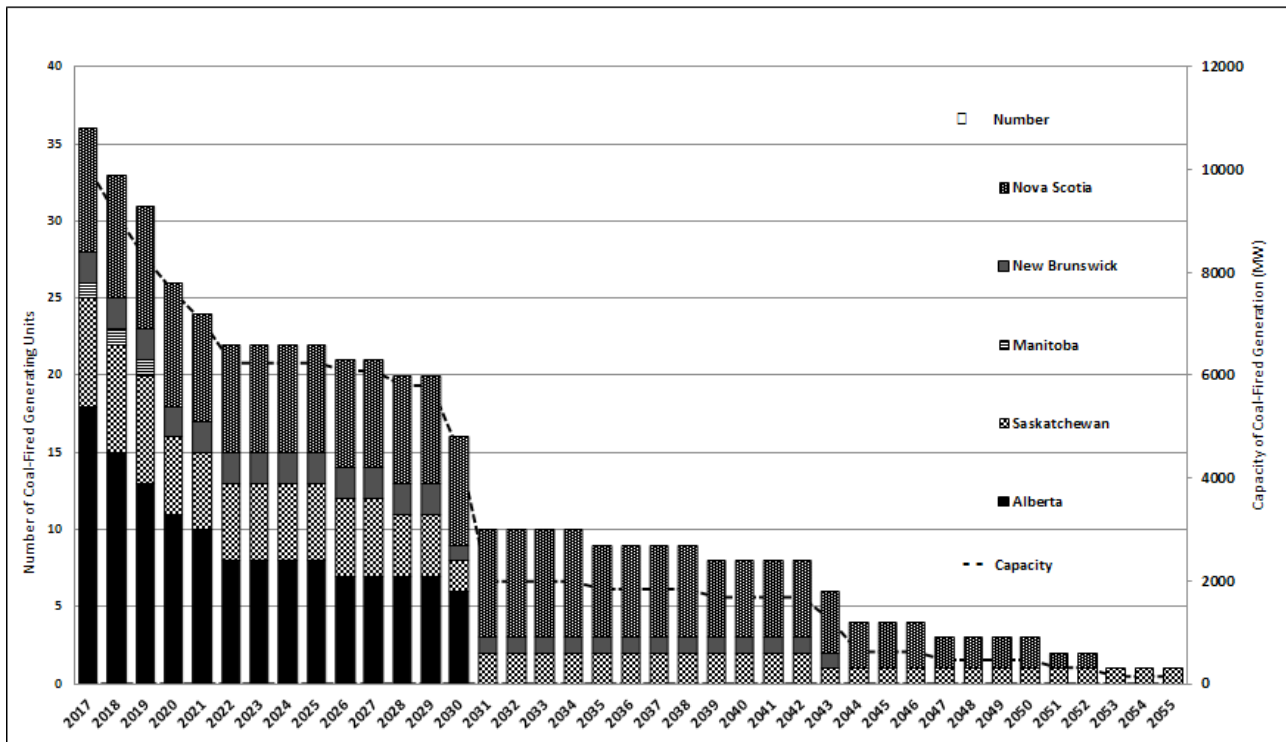
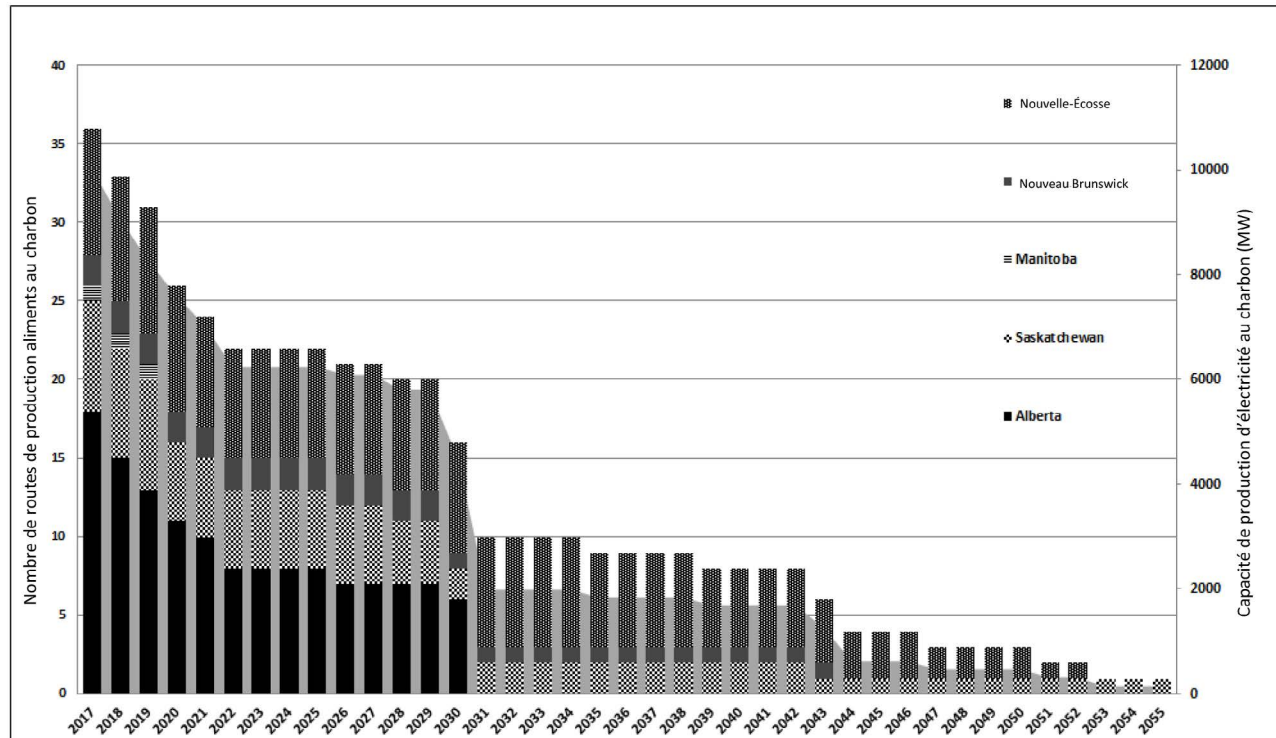


Figure 3 : Nombre prévu de groupes de production d'électricité alimentés au charbon au Canada et la capacité associée prévue



Alberta

The electricity sector in Alberta is a government-organized energy market with privately owned participants. In 2016, the Government of Alberta endorsed a plan by the Alberta Electric System Operator to transition to a new market framework that includes an energy market and a capacity market. In an energy-only market, generators are paid only for the electricity supplied to the grid. With a capacity market framework, generators would be compensated to have capacity ready to dispatch electricity, whether it is supplied or not. The new framework is expected to be in place by 2021.¹⁰ In 2017, there were 18 coal-fired generation units operating in Alberta, with a total capacity of 6 286 MW.

In 2015, coal-fired generating plants in Alberta accounted for 53.0% (41.9 Mt CO₂e)¹¹ of all GHG emissions from electric utility generation in Canada. Six units, with a combined capacity of 2 500 MW, are expected to shut down at the end of 2030. Six further units are expected to shut down before 2030 due to the Regulation, while the

Alberta

Le secteur de l'électricité en Alberta est un marché de l'énergie organisé par le gouvernement et formé de participants privés. En 2016, le gouvernement de l'Alberta a approuvé un plan présenté par l'Alberta Electric System Operator visant à faire la transition vers un nouveau cadre de marché qui englobe un marché de l'énergie et un marché de la capacité. Dans un marché purement de l'énergie, les producteurs d'électricité ne sont payés que pour l'électricité fournie au réseau. Grâce à un cadre de marché de capacité, les producteurs d'électricité seraient indemnisés pour la capacité prête à distribuer l'électricité, qu'elle soit fournie ou non. Le nouveau cadre devrait être en place d'ici 2021¹⁰. En 2017, il y avait 18 groupes de production d'électricité alimentés au charbon en activité en Alberta, avec une capacité totale de 6 286 MW.

En 2015, les centrales thermiques alimentées au charbon en Alberta étaient responsables de 53,0 % (41,9 Mt d'éq. CO₂)¹¹ de toutes les émissions de GES provenant de la production d'électricité par les services publics au Canada. Six groupes, dont la capacité combinée est de 2 500 MW, devraient être mis hors service à la fin de 2030. Six groupes

¹⁰ Electricity capacity market: <https://www.alberta.ca/electricity-capacity-market.aspx> (last accessed on July 5, 2017).

¹¹ This data is obtained from the E3MC model maintained by the Department of Environment.

¹⁰ Marché de capacité de l'électricité : <https://www.alberta.ca/electricity-capacity-market.aspx> (dernière consultation : 5 juillet 2017).

¹¹ Ces données proviennent du modèle énergie-émissions-économie du Canada (E3MC), géré par le ministère de l'Environnement.

remaining six units will convert the fuel usage from coal to natural gas.

Under its Climate Leadership Plan (2015),¹² Alberta has committed to eliminating GHG emissions from coal-fired electricity generating sources by the end of 2030. This plan also imposes a carbon price of \$30 per tonne of CO₂ emissions on large industrial emitters (including electricity generators) starting in 2018, while also requiring that 30% of electric utility generation in the province come from renewable sources by 2030.

To reach this objective,¹³ Alberta will add 5 000 MW of wind and solar capacity by 2030, which would replace the equivalent of approximately 80% of the electricity currently generated by coal. New natural gas-fired units are expected to replace the remaining capacity.

Coal to natural gas conversion

One firm in Alberta has announced intentions to convert six coal-fired units to run on natural gas between 2020 and 2022 (coal-to-gas conversions). These units have a combined maximum capacity of approximately 2 400 MW. Once converted, they would no longer be subject to the Regulations, but will instead be subject to the *Regulations Limiting Carbon Dioxide Emissions from Natural Gas-fired Generation of Electricity*.¹⁴ The regulations on natural gas-fired electricity units were developed in parallel with the Amendments, and will set a performance standard for all new natural gas-fired generating units as well as coal-fired generating units that have been converted to run on natural gas.

Saskatchewan

The electric utility sector in Saskatchewan is a regulated monopoly with most of the generating and transmission assets owned and operated by SaskPower, a provincial Crown corporation. In 2017, there were seven coal-fired electricity generation units operating in Saskatchewan, with a total capacity of 1 535 MW.

devraient arrêter leurs activités avant 2030 en raison du Règlement, tandis que six autres groupes doivent convertir leur consommation de combustible du charbon au gaz naturel.

Par l'entremise du Plan de leadership en matière de climat de l'Alberta (Climate Leadership Plan) [2015]¹², la province s'engage à éliminer les émissions de GES provenant des sources de production d'électricité au charbon d'ici la fin de 2030. Ce plan impose également un tarif du carbone de 30 dollars la tonne d'émissions de CO₂ aux grands émetteurs industriels (y compris les producteurs d'électricité) à compter de 2018, tout en exigeant également que 30 % de la production d'électricité par les services publics de la province proviennent de sources renouvelables d'ici 2030.

Pour atteindre cet objectif¹³, l'Alberta ajoutera une capacité éolienne et solaire de 5 000 MW d'ici 2030, ce qui remplacerait l'équivalent d'environ 80 % de l'électricité actuellement produite par le charbon. De nouveaux groupes alimentés au gaz naturel devraient remplacer la capacité restante.

Conversion au gaz naturel de l'alimentation au charbon

Une société en Alberta a annoncé son intention de convertir au gaz naturel ses six groupes alimentés au charbon entre 2020 et 2022 (conversions du charbon au gaz naturel). Ces groupes ont une capacité combinée maximale d'environ 2 400 MW. Une fois convertis, ces groupes ne seraient plus assujettis aux modifications, mais seront plutôt régis par le *Règlement limitant les émissions de dioxyde de carbone provenant de la production d'électricité thermique au gaz naturel*.¹⁴ Le règlement sur les groupes de production d'électricité alimentés au gaz naturel a été élaboré en parallèle avec les modifications, et établira une norme de rendement pour tous les nouveaux groupes de production d'électricité alimentés au gaz naturel ainsi que les groupes de production d'électricité alimentés au charbon qui ont été convertis au gaz naturel.

Saskatchewan

Le secteur des services publics de production d'électricité en Saskatchewan est un monopole réglementé, la plupart des installations de production et de transport d'énergie, de même que l'exploitation, appartenant à SaskPower, une société d'État provinciale. En 2017, sept groupes de production d'électricité alimentés au charbon étaient en activité en Saskatchewan, avec une capacité totale de 1 535 MW.

¹² Climate Leadership Plan: <https://www.alberta.ca/climate-leadership-plan.aspx> (last accessed on May 26, 2017).

¹³ Alberta's Renewable Electricity Program: <https://www.aeso.ca/market/renewable-electricity-program/>.

¹⁴ *Regulations Limiting Carbon Dioxide Emissions from Natural Gas-fired Generation of Electricity*.

¹² Plan de leadership climatique : <https://www.alberta.ca/climate-leadership-plan.aspx> (consulté le 26 mai 2017).

¹³ Renewable Electricity Program de l'Alberta : <https://www.aeso.ca/market/renewable-electricity-program/>.

¹⁴ *Règlement limitant les émissions de dioxyde de carbone provenant de la production d'électricité thermique au gaz naturel*.

In 2015, coal-fired electricity generating facilities in Saskatchewan accounted for 15.6% (12.3 Mt CO₂e)¹⁵ of all GHG emissions from electric utility generation in Canada. One unit, with a capacity of 120 MW, began operating with carbon capture and storage technology in 2014. The CO₂ emission rate for this unit is below the performance standard limit set by the Regulations and it would not be affected by the Amendments.

Two coal-fired generating units are expected to retire in 2020, another in 2028, and two more in 2030. The remaining unit, with a capacity of 276 MW is expected to retire in 2043. Most of the electricity generated by the coal units retiring before 2030 is expected to be replaced by a new natural gas-fired generating unit that would begin operating in 2020. New natural gas capacity is expected to be commissioned in 2029 and 2042 to replace coal-fired units as they retire.

In November 2015, SaskPower committed to having 50% of electric generating capacity from renewable sources by 2030, with about 30% generated by wind power.¹⁶

Manitoba

There is one coal-fired generating unit in operation in Manitoba, used only for emergency operations. It is expected to shut down by the end of 2019.

New Brunswick

The electric utility generation sector in New Brunswick is a regulated monopoly with NB Power, a provincial Crown corporation, responsible for generation, transmission and distribution of most electricity in the province. In 2015, coal or petroleum coke-fired electricity generating units in New Brunswick accounted for 2.9% (2.3 Mt CO₂e)¹⁷ of all GHG emissions from electric utility generation in Canada.

In 2017, New Brunswick had two coal-fired electricity generating units in operation with a total capacity of 837 MW. One of the two units, with a capacity of 357 MW is fuelled by petroleum coke with heavy fuel oil and is expected to

En 2015, les installations de production d'électricité alimentées au charbon en Saskatchewan produisaient 15,6 % (12,3 Mt d'éq. CO₂)¹⁵ de toutes les émissions de GES provenant de la production d'électricité par les services publics au Canada. Un groupe, d'une capacité de 120 MW, a commencé ses activités en 2014 en employant une technologie de captage et de stockage du carbone. Le taux d'émissions de CO₂ de ce groupe s'est révélé inférieur à la limite de la norme de rendement établie par le Règlement et le groupe ne serait pas touché par les modifications.

Deux groupes de production au charbon seraient mis hors service en 2020, un autre en 2028, et deux autres en 2030. Le groupe restant, dont la capacité est de 276 MW, devrait être mis hors service en 2043. La majeure partie de l'électricité produite par les groupes alimentés au charbon qui seront mis hors service avant 2030 devrait être produite par un nouveau groupe de production d'électricité alimenté au gaz naturel qui commencerait ses activités en 2020. De la nouvelle capacité de production d'électricité au gaz naturel devrait être mise en service en 2029 et en 2042 pour remplacer les groupes alimentés au charbon à mesure qu'ils seront mis hors service.

En novembre 2015, SaskPower s'est engagée à ce que 50 % de sa capacité de production d'électricité provienne de sources renouvelables d'ici 2030, dont environ 30 % à partir de l'énergie éolienne¹⁶.

Manitoba

Il existe un groupe de production d'électricité alimenté au charbon en exploitation au Manitoba et il sert uniquement en cas d'urgence. Il devrait être mis hors service d'ici la fin de 2019.

Nouveau-Brunswick

Le secteur des services publics de la production d'électricité au Nouveau-Brunswick est un monopole réglementé avec NB Power, une société d'État provinciale, qui est responsable de la production, du transport et de la distribution de la majeure partie de l'électricité de la province. En 2015, les groupes électriques alimentés au charbon ou au coke de pétrole au Nouveau-Brunswick produisaient 2,9 % (2,3 Mt d'éq. CO₂)¹⁷ de toutes les émissions de GES provenant de la production d'électricité par les services publics au Canada.

En 2017, le Nouveau-Brunswick disposait de deux groupes de production d'électricité alimentés au charbon en exploitation, dont la capacité totale s'élevait à 837 MW. L'un des deux groupes, d'une capacité de 357 MW, est

¹⁵ This data is obtained from the E3MC model maintained by the Department of Environment.

¹⁶ SaskPowerRenewablesRoadmap: <https://www.saskpower.com/about-us/media-information/news-releases/2018/03/the-path-to-2030-saskpower-updates-progress-on-renewable-electricity>.

¹⁷ This data is obtained from the E3MC model maintained by the Department of Environment.

¹⁵ Ces données proviennent du modèle E3MC, géré par le ministère de l'Environnement.

¹⁶ SaskPowerRenewablesRoadmap: <https://www.saskpower.com/about-us/media-information/news-releases/2018/03/the-path-to-2030-saskpower-updates-progress-on-renewable-electricity>.

¹⁷ Ces données proviennent du modèle E3MC, géré par le ministère de l'Environnement.

shut down in 2029, whereas the remaining unit, with a capacity of 480 MW, is expected to shut down in 2044.

In 2015, New Brunswick passed regulations under its *Electricity Act* that require that 40% of in-province electricity sales come from renewable sources by 2020. Until then, in-province electricity sales from renewable sources must meet or exceed the 2012–2013 proportion, about 28%.¹⁸

Nova Scotia

The electricity sector is a regulated monopoly in Nova Scotia, with most electricity generation and transmission assets owned by Nova Scotia Power Inc., a privately owned utility.

In 2017, Nova Scotia had eight coal-fired electricity generation units, with a total capacity of 1 247 MW. Under the existing regulation, six of these eight units have useful life dates before 2030, but Nova Scotia entered into an equivalency agreement with the federal government, which suspended the application of the Regulations in the province.¹⁹ As a result, seven of the eight units (1 094 MW) are expected to operate beyond 2030 in the baseline scenario.

In 2015, coal-fired units in Nova Scotia accounted for 6.2% (4.9 Mt CO₂e)²⁰ of all GHG emissions from electric utility generation in Canada.

As part of the equivalency agreement, Nova Scotia amended its *Environment Act* in 2013 to include GHG

alimenté au coke de pétrole avec mazout lourd, et devrait être mis hors service en 2029, tandis que l'autre groupe, dont la capacité est de 480 MW, devrait être mis hors service en 2044.

En 2015, le Nouveau-Brunswick a adopté un règlement pris en application de sa *Loi sur l'électricité* qui exige que 40 % des ventes d'électricité réalisées à l'intérieur de la province proviennent de sources renouvelables d'ici 2020. Jusque-là, les ventes d'électricité réalisées à l'intérieur de la province provenant de sources renouvelables doivent être équivalentes ou supérieures à la proportion de 2012-2013, soit environ 28 %¹⁸.

Nouvelle-Écosse

Le secteur de l'électricité est un monopole réglementé en Nouvelle-Écosse, la plupart des installations de production et de transport de l'électricité appartenant à Nova Scotia Power Inc., une entreprise de services publics exploitée par des intérêts privés.

En 2017, la Nouvelle-Écosse possédait huit groupes de production d'électricité alimentés au charbon, d'une capacité totale de 1 247 MW. En vertu du règlement actuellement en vigueur, la vie utile de six de ces huit groupes arrivera à son terme avant 2030, mais la Nouvelle-Écosse a conclu un accord d'équivalence avec le gouvernement fédéral, résultant dans la suspension de l'application du Règlement dans la province¹⁹. Par conséquent, sept des huit groupes (1 094 MW) devraient rester en exploitation au-delà de 2030.

En 2015, les installations de production d'électricité alimentées au charbon de la Nouvelle-Écosse produisaient 6,2 % (4,9 Mt d'éq. CO₂)²⁰ de toutes les émissions de GES provenant de la production d'électricité par les services publics au Canada.

Dans le cadre de l'accord d'équivalence, la Nouvelle-Écosse a modifié son *Environment Act* en 2013 pour y

¹⁸ A note on the Mactaquac Hydroelectric Dam: NB Power to keep the Mactaquac dam operational until approximately 2068 through refurbishment with minimal impact on available generation and capacity. This information can be found at: <https://www.nbpower.com/media/772015/nb-power-2017-irp-public-english.pdf>. Concrete portions of the Mactaquac Hydroelectric Dam are affected by alkali-aggregate reaction, which causes the concrete to swell and crack and requires substantial annual maintenance and repairs. Because of this, the dam's expected useful life was reduced from 100 years to 63 years and it was expected to shut down in 2031. In December 2016, NB Power proposed a plan to keep the dam operational until approximately 2068, the original intended lifespan of the facility. For this analysis, the dam is still expected to shut down in 2031.

¹⁹ Canada-Nova Scotia equivalency agreement regarding greenhouse gas emissions from electricity producers: <https://ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=En&n=775586DB-1>.

²⁰ This data is obtained from the E3MC model maintained by the Department of Environment.

¹⁸ Note concernant le barrage hydroélectrique de Mactaquac : NB Power va maintenir le barrage opérationnel jusqu'à environ 2068, par une remise en état qui aura une incidence minimale sur la production et la capacité disponible. Cette information peut être consultée à l'adresse suivante : <https://www.nbpower.com/media/772014/nb-power-2017-irp-public-french.pdf>. Les parties en béton du barrage hydroélectrique de Mactaquac sont affectées par la réaction alcalis-granulats, qui fait enfler et fissurer le béton et exige des réparations et un entretien annuels importants. C'est pourquoi la vie utile prévue de ce barrage a été réduite, passant de 100 ans à 63 ans, et que sa mise hors service était prévue pour 2031. En décembre 2016, la NB Power a proposé un plan visant à maintenir le barrage opérationnel jusqu'à environ 2068, la durée de vie initialement prévue pour l'installation. Aux fins de la présente analyse, on prévoit quand même la mise hors service du barrage pour 2031.

¹⁹ Accord d'équivalence Canada-Nouvelle-Écosse concernant les émissions de gaz à effet de serre des producteurs d'électricité : <https://ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=775586DB-1>.

²⁰ Ces données proviennent du modèle E3MC, géré par le ministère de l'Environnement.

emission caps for electricity utility generation. Total GHG emissions from electricity utility generation are capped at 4.5 Mt CO₂e for the year 2030. Under its 2009 Climate Change Action Plan, 2009 Energy Strategy, and 2010 Renewable Electricity Plan, Nova Scotia committed to transitioning from coal to more renewable energy sources. These policies required Nova Scotia Power Inc. to obtain 25% of electricity from renewable energy sources by 2015, and to increase this minimum to 40% by 2020.

Issues

GHG emissions pose a risk to the health, environment, and overall welfare of Canadians by contributing to climate change. According to Environment and Climate Change Canada's [Greenhouse Gas Inventory](#) and [Air Pollutant Emissions Inventory](#), coal-fired electricity generating units are the highest emitting stationary sources of harmful GHGs and air pollutants in Canada, accounting for nearly 9% of total national GHG emissions in 2015, 22% of total national emissions of sulphur oxides, 6% of nitrogen oxides, and 16% of mercury. Although Canada has taken action to reduce GHG and air pollutant emissions from coal-fired electricity generating units, making a meaningful contribution to achieving its Paris Agreement commitment and further protecting the health and environment of Canadians will require these reductions to occur earlier than expected under the existing Regulations.

Objectives

The objective of the Amendments is to ensure that the permanent transition from high-emitting electricity sources (e.g. coal-fired electricity generation) to low- or non-emitting sources is achieved by 2030, which will further contribute to the protection of the environment and the health of Canadians, as well as help Canada fulfill its Paris Agreement commitment of reducing GHG emissions by 30% below 2005 levels by 2030.

Description

Under the Regulations, the performance standard of 420 t of CO₂/GWh of electricity produced applies to new coal-fired electricity generating units commissioned on or after July 1, 2015, and existing units that have reached the end of their useful life as defined by the Regulations. The Amendments will require all existing units to comply with the performance standard after they reach the end of their useful life (between 45 and 50 years of operation), or by 2030, whichever comes first. This performance standard is designed to phase out conventional coal by 2030.

inclure des plafonds d'émissions de GES pour les services publics d'électricité. Les émissions totales de GES provenant des services publics d'électricité sont plafonnées à 4,5 Mt d'éq. CO₂ pour l'année 2030. Dans son plan d'action sur les changements climatiques de 2009, la stratégie énergétique de 2009 et le plan de l'électricité renouvelable de 2010, la Nouvelle-Écosse s'engage à entreprendre une transition du charbon vers des sources d'énergie plus durables. Ces politiques exigeaient que Nova Scotia Power inc. obtienne 25 % de l'électricité à partir de sources d'énergie renouvelable d'ici 2015 et que ce minimum augmente à 40 % d'ici 2020.

Enjeux

En contribuant aux changements climatiques, les émissions de GES posent un risque pour la santé, l'environnement et le bien-être général des Canadiens. D'après l'[inventaire canadien des gaz à effet de serre](#) et l'[inventaire des polluants de l'atmosphère](#) d'Environnement et Changement climatique Canada, les groupes de production d'électricité alimentés au charbon sont les sources fixes qui émettent le plus de GES et de polluants atmosphériques nocifs au Canada, produisant près de 9 % des émissions totales nationales de GES en 2015, 22 % des oxydes de soufre, 6 % des oxydes d'azote et 16 % du mercure. Bien que le Canada ait pris des mesures pour réduire les émissions de GES et de polluants atmosphériques provenant des groupes de production d'électricité alimentés au charbon, il faudrait, pour contribuer de façon importante au respect de son engagement à l'égard de l'Accord de Paris et à la protection accrue de la santé et de l'environnement des Canadiens, atteindre ces objectifs de réduction plus tôt que ne le prévoit le Règlement en vigueur.

Objectifs

Les modifications visent à veiller à ce que la transition permanente des sources d'électricité à émissions élevées (par exemple la production d'électricité à partir du charbon) vers des sources à émissions faibles ou nulles soit accomplie d'ici 2030, ce qui contribuera davantage à la protection de l'environnement et de la santé des Canadiens, et aiderait le Canada à respecter son engagement à l'égard de l'Accord de Paris, qui consiste à réduire ses émissions de GES de 30 % par rapport au niveau de 2005, d'ici 2030.

Description

En vertu du Règlement, la norme de rendement de 420 t de CO₂/GWh d'électricité produite s'applique aux nouveaux groupes de production d'électricité alimentés au charbon mis en service le 1^{er} juillet 2015 ou après et aux groupes existants ayant atteint leur fin de vie utile, tel qu'il a été défini dans le Règlement. Les modifications exigent que tous les groupes existants se conforment à la norme de rendement après l'atteinte de leur fin de vie utile (entre 45 à 50 ans de leur mise en service) ou d'ici 2030, selon la première éventualité. Cette norme de

Regulatory and non-regulatory options considered

In order to achieve the objective of ensuring a permanent transition from high-emitting to low- or non-emitting sources of electricity generation by 2030, the Department considered the following options:

Status quo approach

Emissions of CO₂ from coal-fired generating units are regulated under the Regulations, whereby high-emitting coal-fired units could continue operating beyond 2040 (with the last unit scheduled to close in 2053). Allowing high-emitting coal-fired units to operate would require other sectors to reduce GHG emissions even more in order to meet Canada's 2030 emission target. This would result in an unnecessary loss of social welfare.

Voluntary measures

Voluntary (or alternative) measures are less prescriptive than a regulatory approach. For example, under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), a Pollution Prevention Plan (P2 Plan) is a voluntary agreement for the use of processes, practices, materials, products, substances or energy that avoids or minimizes the creation of pollutants and waste and reduces the overall risk to the environment or to human health.

The Risk Management Objective (RMO) identified in a P2 planning notice is not enforceable under CEPA. Persons subject to a P2 planning notice must consider the RMO in the preparation and implementation of their plans, but they would not be held accountable under the law if it is not met. P2 planning notices are therefore not as prescriptive nor as stringent as regulations. A regulatory approach would ensure that the requirements of the Amendments are met and that such reductions help contribute to Canada's commitment under the Paris Agreement.

A P2 Plan could not provide assurance of significant emission reductions in the desired time frame, nor the level of certainty needed to support industry investment in lower- or non-emitting sources of electricity generation.

performance est conçue pour éliminer le charbon conventionnel d'ici 2030.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Afin d'atteindre l'objectif d'assurer une transition permanente de sources d'émissions élevées à des sources plus faibles ou nulles d'ici 2030, le Ministère a considéré les options suivantes :

Statu quo

Les émissions de CO₂ provenant de groupes alimentés au charbon sont réglementées par le Règlement, où l'exploitation des groupes alimentés au charbon à émissions élevées pourrait se poursuivre au-delà de 2040 (la fermeture du dernier groupe est prévue pour 2053). Permettre aux groupes alimentés au charbon à émissions élevées d'exercer leurs activités, exigerait que d'autres secteurs réduisent leurs émissions de GES afin que le Canada atteigne son objectif en matière d'émissions pour 2030. Cela entraînerait une perte non essentielle de bien-être collectif.

Mesures facultatives

Les mesures facultatives (ou alternatives) sont moins prescriptives qu'une approche réglementaire. Par exemple, en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999) [LCPE], un plan de prévention de la pollution (plan P2) est une entente facultative pour l'utilisation de procédés, de pratiques, de matériels, de produits, de substances ou d'énergie qui évite ou réduit au minimum la création de polluants et déchets et réduit le risque général pour l'environnement et la santé humaine.

L'objectif de la gestion du risque (OGR) identifié dans un avis de planification d'un plan P2 n'est pas contraignant en vertu de la LCPE. Les personnes assujetties à un avis de planification d'un plan P2 doivent considérer l'OGR dans la préparation et la mise en œuvre de leurs plans, mais ne seraient pas tenues responsables devant la loi. Les avis de planification de plan P2 sont donc moins prescriptifs et moins rigoureux que la réglementation. Une approche réglementaire permet d'assurer que les exigences des modifications soient respectées et que de telles réductions contribuent aux engagements du Canada pris au titre de l'Accord de Paris.

Un plan P2 ne pourrait donner ni l'assurance de réductions significatives d'émissions dans les délais voulus ni le niveau de certitude nécessaire pour supporter les investissements de l'industrie dans des sources de production d'électricité à émissions plus faibles ou nulles.

Pricing of GHG emissions

A key pillar of the Pan-Canadian Framework is pricing carbon pollution across Canada, and a crucial element of nationwide carbon pricing is the *Greenhouse Gas Pollution Pricing Act*, 2018. Coal-fired electricity generating units would be subject to provincial or federal carbon pricing in all provinces starting no later than January 2019. Even though provincial and federal carbon pricing systems are either in place or being developed, the Amendments have been included in the Pan-Canadian Framework as a complementary climate action that would achieve greater, faster emission reductions than carbon pricing alone.

Existing and planned carbon pricing systems implemented by provincial and federal governments would reduce emissions from coal-fired electricity generation units, but the complete phase-out of conventional coal-fired electricity would be no sooner than as estimated in the Regulation.

Regulated approach under CEPA

Reducing GHG emissions to the level required to meet the 2030 target will require reductions from all sectors of Canada's economy. The Amendments are one of many measures taken to meet this target. The regulated approach leverages the existing regulatory framework to ensure that the permanent transition from conventional high-emitting coal-fired electricity generating sources to lower or non-emitting sources is accomplished within the desired time frame. It is designed to provide regulatory certainty to allow electric utility generators to adjust capital investment plans.

Benefits and costs

Between 2019 and 2055, the expected reduction in GHG emissions²¹ from electric utility generation as a result of the Amendments is approximately 94 Mt CO₂e, which will result in avoided climate change damages valued at \$3.4 billion.²² Another benefit of the Amendments will be a reduction in air pollutant emissions, which will result in

²¹ CO₂ accounts for the vast majority (>99%) of GHG emissions from the coal-fired electricity generating units in Canada.

²² All values are measured relative to 2016 price levels using Canadian dollars. A social discount rate of 3% is used for estimating the present value of the costs and benefits, as recommended in the Treasury Board Secretariat's Canadian Cost-Benefit Analysis Guide. Costs and benefits have been discounted to show present value in 2017. A sensitivity analysis of the discount rate was conducted to test the robustness of the results.

Tarification des émissions de GES

Le premier pilier du Cadre pancanadien est l'établissement d'un prix du carbone partout au Canada, et un élément clé de cet établissement est la *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre* (2018). À compter de janvier 2019 au plus tard, les groupes de production d'électricité alimentés au charbon seraient assujettis à cette tarification dans toutes les provinces. Même lorsque des programmes de tarification du carbone fédéral et provincial sont soit en place ou en développement, les modifications ont été incluses dans le Cadre pancanadien comme une mesure climatique complémentaire qui permettrait des réductions d'émissions plus importantes et plus rapides que la tarification du carbone à lui seul.

Les systèmes existants ou en planification de tarification du carbone mis en place par les gouvernements provinciaux et fédéral réduiraient les émissions des groupes de production d'électricité alimentés au charbon, mais l'élimination complète de l'électricité traditionnelle au charbon ne surviendrait pas de manière plus hâtive que dans le scénario de référence.

Approche réglementée en vertu de la LCPE

Réduire les émissions de GES au niveau requis pour atteindre l'objectif de 2030 demandera des réductions de tous les secteurs de l'économie du Canada. Les modifications sont l'une des nombreuses mesures prises pour atteindre cet objectif. L'approche réglementée s'appuie sur le cadre réglementaire existant afin d'assurer que la transition permanente des sources conventionnelles de production d'électricité alimentées au charbon à émissions élevées vers des sources à émissions plus faibles ou nulles soit réalisée dans les délais visés. Elle est conçue pour offrir une certitude réglementaire afin de permettre aux producteurs d'électricité des services publics d'ajuster leurs plans de dépenses en immobilisations.

Avantages et coûts

De 2019 à 2055, la réduction prévue des émissions de GES²¹ provenant de la production d'électricité par les services publics découlant des modifications serait d'environ 94 Mt d'éq. CO₂, ce qui permettra d'éviter des dommages attribuables aux changements climatiques évalués à 3,4 milliards de dollars²². Un autre avantage des modifications

²¹ Le CO₂ représente la grande majorité (> 99 %) des émissions de GES provenant des groupes de production d'électricité alimentés au charbon au Canada.

²² Toutes les valeurs sont mesurées par rapport aux niveaux de prix de 2016 à l'aide de dollars canadiens. Un taux d'actualisation public de 3 % a été utilisé pour estimer la valeur actuelle des coûts et des avantages, comme recommandé dans le Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada du Secrétariat du Conseil du Trésor. Les coûts et les avantages sont actualisés afin de démontrer la valeur actuelle en 2017. Une analyse de sensibilité du taux d'actualisation a également été réalisée dans le but d'évaluer la solidité des résultats.

air quality improvements to human health and the environment valued at \$1.3 billion, bringing the total benefit to nearly \$4.7 billion. The total cost for complying with the Amendments is \$2.0 billion, resulting in a net benefit of \$2.7 billion.

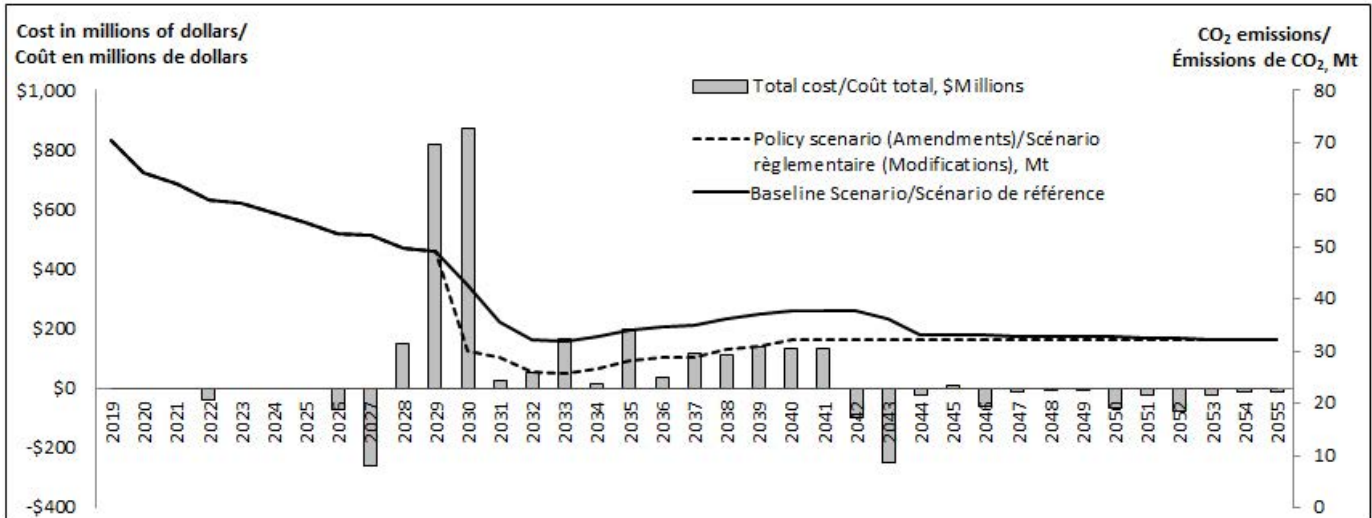
As shown in Figure 4, the most significant costs will be carried around 2029 and 2030 for commissioning new capacity to replace coal-fired generating units and for decommissioning units that have reached the end of their amended useful life. Those costs will be partly offset later, by the avoided costs of replacement capacity, had those units operated until the end of their useful life. Early replacement will also result in incrementally higher annual generating costs in subsequent years, as utilities will be required to supply electricity from a more expensive source.

sera une réduction des émissions de polluants atmosphériques, ce qui entraînera une amélioration de la qualité de l'air évaluée à 1,3 milliard de dollars, ce qui mène à une économie totale de près de 4,7 milliards de dollars. Le coût total de la conformité aux modifications étant de 2,0 milliards de dollars, l'avantage net serait de 2,7 milliards de dollars.

Comme l'indique la figure 4, les coûts les plus importants seront engagés aux alentours de 2029 et 2030 pour la mise en service de nouvelles capacités pour remplacer les groupes de production d'électricité alimentés au charbon pour la mise hors service des groupes qui ont atteint leur fin de vie utile. Ces coûts seront partiellement contrebalancés plus tard par les coûts évités par le remplacement de la capacité, si ces groupes avaient été en activité jusqu'à la fin de leur vie utile. Le remplacement hâtif entraînera également des coûts différentiels de production progressivement plus élevés dans les années ultérieures, car les installations seront tenues de fournir de l'électricité à partir de sources plus coûteuses.

Figure 4: Baseline scenario and policy scenario CO₂ emissions and compliance costs by year

Figure 4 : Coûts annuels des émissions de CO₂ et de la conformité dans le scénario de référence et le scénario réglementaire



Analytical framework

The benefits and costs associated with the Amendments were assessed in accordance with the Treasury Board Secretariat (TBS) [Canadian Cost-Benefit Analysis Guide](#), which includes identifying, quantifying and, where possible, monetizing the impacts associated with the policy. The incremental impacts of the Amendments are determined by comparing the electricity sector *without* the Amendments (the baseline scenario), and *with* the Amendments (the policy scenario). The baseline scenario includes provincial regulations and programs that influence electricity generation in the provinces.

The key impacts of the Amendments are demonstrated in the logic model below (Figure 5). The central analysis considers the benefits and costs of replacing generating capacity earlier in the policy scenario than in the baseline scenario. The difference between the two is reported as the net benefits of the Amendments.

Based on the information provided in consultation with utility stakeholders, it is assumed that coal-fired electricity units which will not meet the standards set in the Amendments (420 t of CO₂/GWh of electricity produced), will shut down in 2030 as opposed to a later date set in the Regulation or in the provincial regulations (accelerated phase-out). Accelerating the closure of coal-fired generating units will reduce GHG and air pollutant emissions from the electricity sector, which will result in avoided climate change damage in the future and improved air quality. Compliance with the Amendments will result in higher costs to supply customers with electricity in the policy scenario relative to the baseline scenario. Consumers will respond to higher prices by using less electricity in the policy scenario than in the baseline scenario, which will reduce consumer welfare. The compliance costs to electricity providers and welfare loss of consumers will be the social cost of the Amendments.

Cadre analytique

Les avantages et les coûts associés aux modifications ont été évalués conformément au [Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada](#) du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT), qui consiste à déterminer, à quantifier et, dans la mesure du possible, à déterminer la valeur monétaire des impacts associés au règlement. Les impacts différentiels des modifications sont déterminés par comparaison du secteur de l'électricité *sans* les modifications (le scénario de référence) et *avec* les modifications (le scénario réglementaire). Le scénario de référence comprend la réglementation provinciale et les programmes qui influent sur la production d'électricité des provinces.

Les principaux impacts des modifications sont indiqués dans le modèle logique ci-dessous (figure 5). Dans l'analyse centrale, on examine les avantages et les coûts de remplacer la capacité de production plus tôt dans le scénario réglementaire que dans le scénario de référence. La différence entre les deux serait les avantages nets des modifications.

D'après les renseignements obtenus lors de consultations avec des intervenants des services publics, on suppose que les centrales électriques alimentées au charbon qui ne satisferont pas aux normes établies dans les modifications (420 t de CO₂/GWh de l'électricité produite) fermeront leurs portes en 2030 plutôt qu'à une date ultérieure déterminée dans le Règlement ou dans la réglementation provinciale (élimination progressive accélérée). L'accélération de la fermeture des groupes de production au charbon aura pour résultat une réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques du secteur de l'électricité, ce qui permettra d'éviter des dommages attribuables aux changements climatiques dans le futur et d'améliorer la qualité de l'air. La conformité aux modifications se traduira par une hausse des coûts pour fournir de l'électricité aux consommateurs dans le scénario réglementaire par rapport au scénario de référence. Dans le scénario réglementaire, les consommateurs répondront à la hausse des prix en consommant moins d'électricité que dans le scénario de référence, ce qui réduira le bien-être du consommateur. Les coûts de la conformité pour les fournisseurs d'électricité et la perte de bien-être des consommateurs seront le coût collectif des modifications.

Figure 5: Logic model for the analysis of the Amendments

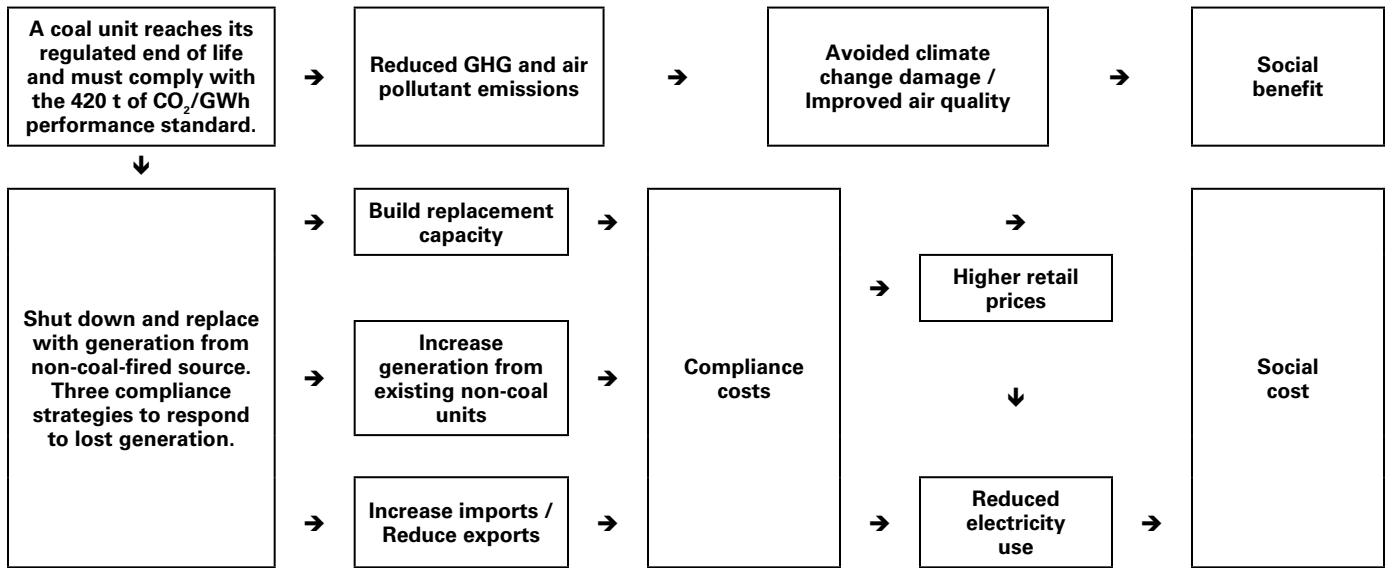
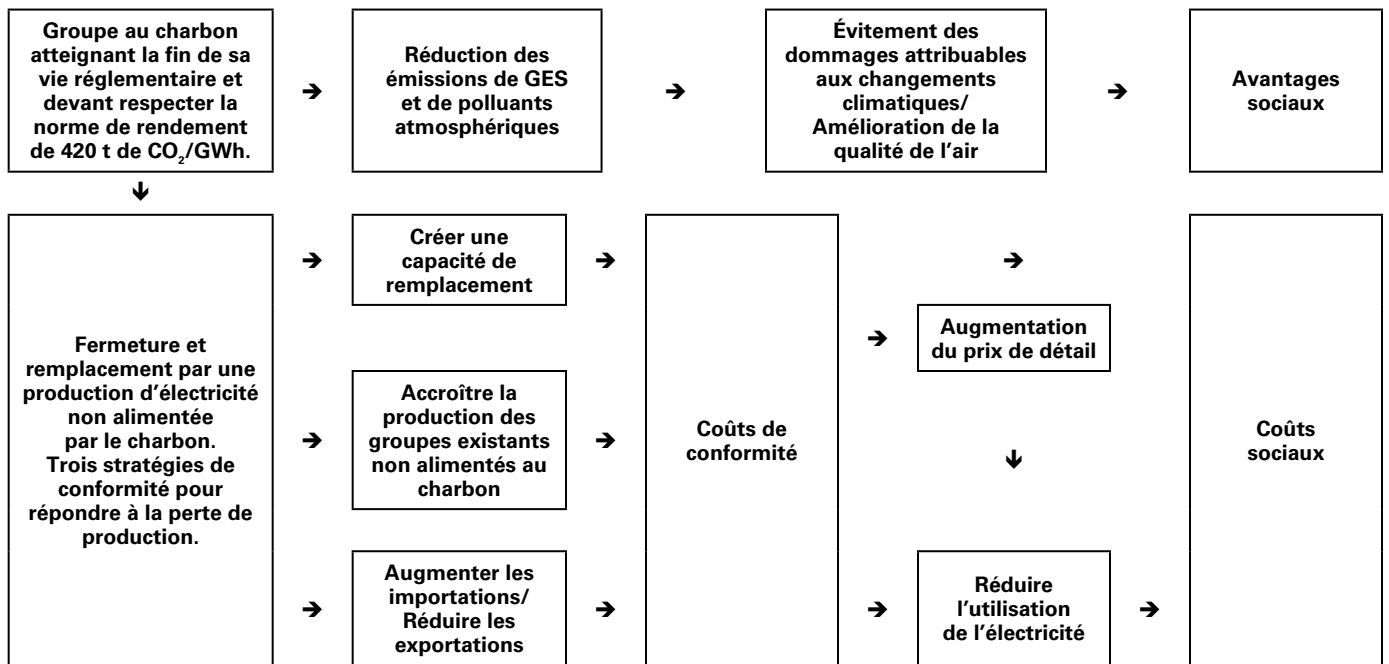


Figure 5 : Modèle logique pour l'analyse des modifications



The baseline and policy scenarios were based on [Canada's 2017 greenhouse gas emissions reference case](#) and updated through consultation with stakeholders, as well as with counterparts in federal departments and provincial ministries.

Modelled scenarios were based on the most recent information and the provincial and federal regulations currently in place, whereas regulations under development, such as the federal carbon pricing in all provinces (the federal backstop) are not included in the department's modelling. Given the evidence from utilities, the analysis also assumed that six coal-fired electricity units in Alberta will convert to natural gas-fired units (coal-to-gas conversions) between 2020 and 2022.

The underlying assumption of the policy scenario is that electric utilities will respond to the Amendments in a manner consistent with cost minimization behaviour of the firm, while accounting for system operation requirements and observing all other existing regulations.

The time frame considered for this analysis is 2019–2055. The end year for the analysis is meant to capture the full impact of replacing all coal-fired units early, since the last coal-fired generating unit is not expected to retire until 2053 in the baseline scenario. As shown in Figure 4, few costs are expected prior to 2029.

Any regulation that affects how utilities supply electricity will indirectly affect many parts of the economy. Higher electricity prices will alter the behaviour of electricity-dependent individuals and firms. Nonetheless, the scope of the central analysis is limited to the impact on costs for, and emissions from, the electricity sector, with consideration for how consumer welfare will be affected by the resulting higher retail prices for electricity.²³

Compliance strategies

The Amendments will accelerate the regulated useful life for conventional coal-fired electricity generating units to

²³ The Canadian Cost-Benefit Analysis Guide notes, on page 4, that in a competitive undistorted market, the gross economic benefits accrued to the secondary impacts will be equal to the gross financial receipts received by the producers. As a consequence, the secondary impacts of a regulation that occur in these undistorted markets can be disregarded in the cost-benefit analysis. However, one should attempt to establish which other sectors of the economy the policy might affect.

Le scénario de référence et le scénario réglementaire ont été basés sur le [Scénario de référence des émissions de gaz à effet de serre de 2017 pour le Canada](#) et mis à jour au moyen d'une consultation auprès d'intervenants et d'homologues des ministères fédéraux et ministères provinciaux.

Les scénarios modélisés ont été fondés sur les renseignements les plus à jour et les réglementations provinciales et fédérale actuelles, tandis que la réglementation en cours d'élaboration, comme la tarification du carbone par le gouvernement fédéral dans toutes les provinces (le filet de sécurité fédéral), n'est pas incluse dans la modélisation du Ministère. Au vu des preuves des services publics, l'analyse suppose que six groupes de production d'électricité au charbon en Alberta seront convertis en groupes alimentés au gaz naturel (conversions du charbon au gaz) entre 2020 et 2022.

L'hypothèse sous-jacente du scénario réglementaire est que les installations de production d'électricité répondront aux modifications de manière conforme au comportement de minimisation des coûts de l'entreprise, tout en tenant compte des exigences opérationnelles du système et en respectant toutes les autres règles et tous les autres règlements dont la mise en vigueur est applicable ou imminente.

La période examinée pour cette analyse s'étend de 2019 à 2055. La dernière année de l'analyse permet de saisir l'impact total du remplacement hâtif de tous les groupes alimentés au charbon, car le dernier groupe de production d'électricité alimenté au charbon n'est pas censé fermer avant 2053, selon le scénario de référence. Comme l'indique la figure 4, peu de coûts sont prévus avant 2029.

Tout règlement touchant la capacité des installations à fournir de l'électricité aura un effet indirect sur de nombreuses parties de l'économie. Les prix plus élevés de l'électricité modifieront le comportement des particuliers et des sociétés qui dépendent de l'électricité. Néanmoins, la portée de l'analyse centrale se limite à l'impact sur les coûts pour le secteur de l'électricité et les émissions découlant de ce même secteur, en tenant compte des répercussions sur le bien-être des consommateurs que causera une hausse du prix au détail de l'électricité²³.

Stratégies de conformité

Les modifications accéléreront la fin de vie utile réglementée des groupes de production d'électricité classiques

²³ Il est indiqué à la page 4 du Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada que, dans un marché concurrentiel exempt de toute distorsion, les avantages économiques bruts cumulés aux incidences secondaires équivaudront aux recettes financières brutes des producteurs. Par conséquent, il est possible de ne pas inclure dans l'analyse coûts-avantages les incidences secondaires d'une réglementation au sein de ces marchés exempts de distorsion. Cependant, il faut tenter d'établir quels sont les autres secteurs économiques sur lesquels la politique pourrait avoir une incidence.

the end of 2029. Electricity generating firms are expected to respond with one or a combination of the following three options to replace the lost generation from coal-fired electricity generating units:

- (a) build emission-compliant replacement capacity;
- (b) increase imports and/or decrease exports; or
- (c) increase generation from existing non-coal-fired units.

This analysis assumes that utilities will respond to lost generation from coal-fired electricity units with the same strategy in both the baseline and the policy scenario. For example, where the generation from a coal-fired generation unit is expected to be replaced with generation from a newly constructed natural gas-fired unit in the baseline scenario, then it will be expected to be replaced by a newly built natural gas unit in the policy scenario as well.

Alberta

In the baseline scenario, coal-fired units in Alberta will be shut down by December 31, 2030, in response to Alberta's Climate Leadership Plan. In the policy scenario, all coal units in Alberta will shut down at the end of 2029. This will create a 12-month gap between the baseline and policy scenarios. Any costs, benefits and emission reductions attributable to the Amendments will occur because of the difference between the baseline and policy scenarios, i.e. the 12-month earlier shutdown in the policy scenario versus the baseline scenario. The foregone generation from coal-fired units will be replaced through increased generation from existing utility generating units (including the coal-to-gas converted units).

Saskatchewan

Saskatchewan is expected to build additional natural gas-fired capacity in 2042 to replace the coal unit that will close in 2043 in the baseline scenario. In the policy scenario, the coal unit in Saskatchewan will shut down at the end of 2029 with the lost coal-fired generation replaced by a new natural gas unit built around the same year. Natural gas-fired generating capacity is already expected to be built in that year to replace coal units closing in 2029 in the baseline scenario. The new units would have a greater capacity in the policy scenario than in the baseline

alimentés au charbon, jusqu'à la fin de 2029. Les entreprises de production d'électricité y répondront par une ou une combinaison des trois options suivantes pour remplacer la perte de production des groupes de production d'électricité alimentés au charbon :

- a) créer une capacité de remplacement respectant la réglementation sur les émissions;
- b) augmenter les importations et/ou diminuer les exportations; ou
- c) augmenter la production à partir des groupes existants non alimentés au charbon.

Cette analyse suppose que les installations répondront à la perte de production des groupes de production d'électricité alimentés au charbon avec la même stratégie dans le scénario de référence que dans le scénario réglementaire. Par exemple, si la production d'électricité provenant d'un groupe de production alimenté au charbon devait être remplacée par celle provenant d'un nouveau groupe de production alimenté au gaz naturel dans le scénario de référence, alors il faudra s'attendre également qu'elle soit remplacée par un nouveau groupe alimenté au gaz naturel dans le scénario réglementaire.

Alberta

Dans le scénario de référence, les groupes de production d'électricité alimentés au charbon de l'Alberta seront mis hors service d'ici le 31 décembre 2030, en réponse au Plan de leadership en matière de climat de l'Alberta. Dans le scénario réglementaire, tous les groupes au charbon de l'Alberta seront fermés à la fin de 2029. Il y aura un écart de 12 mois entre le scénario de référence et le scénario réglementaire. Tous les coûts, avantages et réductions d'émissions attribuables aux modifications se réaliseront en raison de la différence entre le scénario de référence et le scénario réglementaire, c'est-à-dire la fermeture plus hâtive de 12 mois dans le scénario réglementaire par rapport au scénario de référence. Le manque à produire des groupes alimentés au charbon sera, en partie, remplacé par l'augmentation de production des groupes existants (y compris les groupes convertis du charbon au gaz naturel).

Saskatchewan

La Saskatchewan devrait créer une capacité additionnelle alimentée au gaz naturel en 2042 afin de remplacer le groupe au charbon qui fermera en 2043 dans le scénario de référence. Dans le scénario réglementaire, le groupe au charbon de Saskatchewan sera fermé à la fin de 2029. La perte de production d'électricité thermique au charbon sera remplacée par un nouveau groupe de production alimenté au gaz naturel construit vers la même année. Il est déjà prévu de créer cette année-là, une capacité de production d'électricité alimentée au gaz naturel pour

scenario. This would result in incrementally higher generating costs between 2030 and 2043. The capital costs would be higher in 2029 to replace the coal unit early, but avoided in 2043 since it would have been decommissioned 13 years earlier.

New Brunswick

New Brunswick is a regional electricity hub, with a transmission grid strongly interconnected to the Maritimes, Quebec and New England. The province is expected to take advantage of its existing transmission capacity and replace lost generation from coal-fired units with hydroelectricity purchased from Quebec.

Historically, New Brunswick has been a net exporter of electricity. However, this is expected to change dramatically over the next two decades as generating capacity is expected to shut down without being fully replaced.

In the baseline scenario, approximately 480 MW of generating capacity in New Brunswick is expected to shut down around 2044, when the only coal-fired unit retires.

In the policy scenario, the early closure of the coal-fired unit would lead to approximately 480 MW of generating capacity shutting down in 2030. Electricity generated by the coal-fired unit would be replaced by reduced electricity exports and purchases from outside the province. This is expected to create a net inflow of electricity to nearly 2 600 GWh in 2030 (compared to a net outflow of about 620 GWh in the baseline scenario).

In both the baseline and policy scenarios, the province would build some new natural gas capacity to maintain a reserve margin;²⁴ however, the high price of natural gas would make it more cost effective to import hydroelectricity from Quebec, so the utilization rate for these units would be low. Importing electricity from Quebec would be less expensive than generating it with a natural gas-fired unit, but more expensive than generating it with a coal-fired power plant. As a result, increasing imports of hydroelectricity from Quebec when coal plants retire (as opposed to building new natural gas units) would result in lower electricity prices.

²⁴ The percent of electricity capacity that a province keeps (in case of emergency) above their normal peak demand capacity needs.

remplacer les groupes au charbon qui seront mis hors service en 2029 dans le scénario de référence. Les nouveaux groupes auraient une plus grande capacité dans le scénario réglementaire que dans le scénario de référence. Cela entraînerait des coûts différentiels de production de plus en plus élevés entre 2030 et 2043. Les coûts d'immobilisations seraient plus élevés en 2029 pour remplacer hâtivement le groupe au charbon, mais seraient évités en 2043, puisque ce groupe aurait été mis hors service 13 ans plus tôt.

Nouveau-Brunswick

Le Nouveau-Brunswick est une plaque tournante régionale de l'électricité, avec un réseau de transport fortement interconnecté aux Maritimes, au Québec et à la Nouvelle-Angleterre. La province devrait tirer avantage de sa capacité de transmission existante et remplacer la perte d'électricité des groupes de production alimentés au charbon par de l'hydroélectricité achetée du Québec.

La province est, depuis longtemps, un exportateur net d'électricité, mais cela devrait changer radicalement au cours des deux prochaines décennies alors que la capacité de production est mise hors service sans être complètement remplacée.

Dans le scénario de référence au Nouveau-Brunswick, environ 480 MW de capacité de production serait mise hors service aux alentours 2044 lors de la mise hors service de l'unique groupe au charbon.

Dans le scénario réglementaire, la fermeture du groupe de production alimenté au charbon mènerait à la mise hors service de près de 480 MW de capacité de production en 2030. L'électricité produite par le groupe alimenté au charbon serait remplacée par l'achat d'électricité hors province. Ceci mènerait à une augmentation des entrées nettes d'électricité de près de 2 600 GWh en 2030 (comparativement à une sortie nette d'environ 620 GWh de plus que le scénario de référence).

Dans le scénario de référence et le scénario réglementaire, la province créerait une certaine nouvelle capacité au gaz naturel pour maintenir une marge de réserve²⁴. Cependant, étant donné le prix élevé du gaz naturel, il serait plus rentable d'importer de l'hydroélectricité du Québec, et donc le taux d'utilisation de ces groupes serait faible. Il en coûterait plus cher d'importer de l'électricité du Québec que d'en produire par une centrale électrique alimentée au charbon, mais moins cher que d'en produire à l'aide d'un groupe alimenté au gaz naturel.

²⁴ Le pourcentage de la capacité de production d'électricité qu'une province conserve (en cas d'urgence) au-delà de ses besoins normaux en matière de capacité pour répondre à la demande maximale.

Nova Scotia

In the baseline scenario, the Nova Scotia equivalency agreement is assumed to meet the conditions required in CEPA and extend indefinitely beyond 2030, whereas it will end in 2030 in the policy scenario.

In the modelled scenarios, Nova Scotia will replace almost all its coal-fired electricity with electricity generated by new natural gas-fired units. There will also be some adjustment of the electricity trade flows in and out of the province. Trade with Newfoundland and Labrador, through the Maritime Link, is expected to reach maximum capacity in the baseline and policy scenarios prior to 2030. However, Nova Scotia will generate and send more electricity to New Brunswick in the policy scenario than in the baseline scenario, due to the demand created in New Brunswick when coal-fired electricity plants shut down.

Updates to the analysis following publication in the *Canada Gazette, Part I (CG-I)*

Following the publication in the *Canada Gazette, Part I*, the Department engaged with provincial partners, industry stakeholders and non-governmental organizations to review modelling assumptions used in the analysis of the Amendments. Below is the summary of substantive changes made to the analysis:

Baseline assumption updates

- In Alberta, 6 out of the 12 coal-fired units that were to retire before 2029 as per the Regulations, convert to coal-to-gas plants between 2020 and 2022. They are assumed to operate for 10 years after the conversion to natural gas and produce an equivalent level of output to the previous coal units while emitting about 40% less GHG emissions.²⁵ The coal-to-gas conversions are expected to reduce construction of new natural gas plants in the short-term, and increase fuel usage and GHG emissions in the policy scenario between 2029 and 2031 (year in which the last coal-to-gas plant is expected to retire). This would result in lower incremental net construction costs, higher incremental fuel costs, and lower GHG emission reductions in CG-II compared to CG-I.

²⁵ For more information, see <https://www.transalta.com/newsroom/news-releases/transalta-board-approves-plan-for-accelerating-transition-to-clean-power-in-alberta/>. Also note that the coal-to-gas conversions generate less GHG emissions than coal-fired plants, but more GHG emissions than new natural gas plants.

Nouvelle-Écosse

Dans le scénario de référence, l'accord d'équivalence avec la Nouvelle-Écosse est censé répondre aux conditions requises dans la LCPE et se prolonger indéfiniment au-delà de 2030, tandis qu'il prend fin en 2030 dans le scénario réglementaire.

Dans les scénarios modélisés, la Nouvelle-Écosse remplacera presque toute son électricité produite au charbon par de l'électricité produite par de nouveaux groupes alimentés au gaz naturel. Il y aura également quelques ajustements des échanges commerciaux d'électricité intraprovinciaux et interprovinciaux. Les échanges avec Terre-Neuve et Labrador, au moyen du Lien Maritime, devraient atteindre leur capacité maximale dans le scénario de référence et le scénario réglementaire avant 2030. Cependant, la Nouvelle-Écosse exportera moins d'électricité vers le Nouveau-Brunswick dans le scénario réglementaire que dans le scénario de référence en raison de la demande créée au Nouveau-Brunswick lors de la fermeture des centrales électriques au charbon.

Mises à jour de l'analyse suite à la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada (GC-I)*

À la suite de la publication de la Partie I dans la *Gazette du Canada*, le Ministère s'est engagé avec ses partenaires provinciaux, les intervenants de l'industrie et les organisations non gouvernementales à examiner les hypothèses de modélisation utilisées dans l'analyse des modifications. Vous trouverez ci-dessous un résumé des modifications apportées à l'analyse :

Mises à jour de l'hypothèse du scénario de référence

- En Alberta, 6 des 12 groupes de production alimentés au charbon qui devaient fermer avant 2029 conformément aux Règlements, vont se convertir au gaz naturel entre 2020 et 2022. On prévoit maintenant que ces centrales vont fonctionner 10 ans après la conversion au gaz naturel et produire autant que les groupes précédents alimentés au charbon, tout en produisant environ 40 % moins d'émissions de GES²⁵. Les conversions du charbon au gaz naturel devraient réduire à court terme la construction de nouvelles centrales au gaz naturel et accroître la consommation de carburant et les émissions de GES dans le scénario réglementaire entre 2029 et 2031 (année au cours de laquelle la dernière centrale converti du charbon au gaz naturel devrait prendre sa retraite). Cela se traduirait par des coûts différentiels de construction nets moindres, des

²⁵ Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le document suivant : <https://www.transalta.com/newsroom/news-releases/transalta-board-approves-plan-for-accelerating-transition-to-clean-power-in-alberta/>. Veuillez noter également que les groupes au charbon convertis au gaz produisent moins d'émissions de GES que les groupes alimentés au charbon, mais davantage que les nouveaux groupes alimentés au gaz naturel.

- In New Brunswick, the main change is that a coal-fired plant, with a capacity of 480 MW, which had its forecast generation fixed at the last historical year level in CG-I, was allowed to freely dispatch in CG-II, resulting in higher projected generation in the baseline. This increased generation from the coal-fired plant in the baseline is expected to result in higher cost of replacing lost generation and higher GHG emission reductions in the policy scenario, when the plant closes early due to the Amendment.
 - Due to updated information from Nova Scotia, two natural gas steam boilers are no longer assumed to retire in the baseline in 2025 and 2032, respectively, and will keep operating. When the coal-fired plants close early due to the Amendment (in the policy scenario), the lost generation from the coal plants is compensated by increasing generation from these old and inefficient plants kept in operation as opposed to generation from new natural gas plants, as projected in CG-I. Keeping these natural gas steam boilers in operation is therefore expected to reduce construction of new natural gas plants, and increase fuel usage and GHG emissions in the policy scenario (resulting in lower incremental net construction costs, higher fuel costs, and lower GHG emission reductions in CG-II analysis compared to CG-I).
 - The Department also updated natural gas fuel price projections for New Brunswick and Nova Scotia, based on average citygate price growth rates for the Algonquin Hub from Wood Mackenzie. New Brunswick's natural gas forecast prices for electric utilities are now aligned with Nova Scotia's. Natural gas usage is expected to increase due to the Amendments. The significantly higher price of natural gas in the Maritimes relative to the cost of coal increases fuel costs in the policy scenario relative to the baseline.
- coûts de carburant supplémentaires plus élevés, et une diminution des émissions de GES dans GC-II par rapport à GC-I.
- Au Nouveau-Brunswick, le principal changement consiste au fait qu'une centrale au charbon ayant une capacité de 480 MW, pour laquelle la production prévue était établie au niveau de la dernière année historique dans GC-I, a été utilisée librement dans les prévisions de GC-II, ce qui a entraîné une hausse de la production prévue dans le scénario de référence. Cette augmentation de la production de la centrale au charbon dans le scénario de référence devrait entraîner une hausse du coût de remplacement de la production perdue et une plus grande réduction des émissions de GES dans le scénario réglementaire lorsque la centrale fermera ses portes plus tôt en raison des modifications.
 - En raison de la mise à jour de l'information de la Nouvelle-Écosse, deux chaudières à vapeur au gaz naturel resteront en activité et ne seront pas mises hors service, respectivement en 2025 et 2032, comme indiqué dans le scénario de référence. Lorsque les centrales alimentées au charbon fermeront leurs portes plus tôt en raison des modifications (dans le scénario réglementaire), on compensera la perte de production des centrales au charbon en augmentant la production de ces vieilles centrales inefficaces ayant été maintenues en activité plutôt qu'en augmentant la production provenant de nouvelles centrales alimentées au gaz naturel, selon les projections effectuées dans GC-I. Par conséquent, le maintien en activité de ces chaudières à vapeur alimentées au gaz naturel aura pour effet de réduire la construction de nouvelles centrales au gaz naturel et d'accroître l'utilisation de combustibles et les émissions de GES dans le scénario réglementaire (ce qui entraîne une diminution des coûts de construction nets différentiels, une hausse des coûts de combustibles et une réduction moindre des émissions de GES dans GC-II comparativement à GC-I).
 - Le Ministère a également mis à jour ses projections des prix du gaz naturel pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse, basés sur la moyenne du taux de croissance de l'indice moyen des prix de citygate pour le carrefour gazier algonquin de Wood Mackenzie. La prévision des prix du gaz naturel du Nouveau-Brunswick pour les services publics d'électricité est maintenant alignée avec les prix de la Nouvelle-Écosse. La consommation de gaz naturel devrait augmenter en raison des modifications. Le prix beaucoup plus élevé du gaz naturel dans les Maritimes par rapport au coût du charbon entraîne une hausse du coût du carburant dans le scénario réglementaire par rapport au scénario de référence.

Other modelling updates

- The CG-II analysis was based on the 2017 reference case compared to the CG-I analysis that was based on the 2016 reference case. The 2017 reference case updated some key input data such as Gross Domestic

Autres mises à jour de modélisation

- L'analyse de GC-II était basée sur le scénario de référence de 2017 par rapport à l'analyse de GC-I qui était basée sur le scénario de référence de 2016. Le scénario de référence de 2017 a mis à jour certaines données

Product and population, sector-specific industrial growth assumptions, and some cost assumptions.

- The Department quantified and valued GHG impacts (avoided climate change damage) in CG-II to account for changes in electricity mix in different provinces as reported during the consultation period, and incorporate more robust and realistic projections for some electricity units.
- The Department did not remodel air quality benefits (health and environmental benefits), as the changes in air pollutant emission reductions were considered to be negligible at the national level over the analytical time frame. However, the results may differ at a regional level, due to changes in the baseline between CG-I and CG-II. For example, the estimated air quality benefits may be slightly smaller in Alberta in 2030, due to the incorporation of coal to gas conversions in the baseline scenario.

Incremental impacts of compliance

Most of the incremental costs of the Amendments will occur in the four provinces directly affected by the Regulations, shown in Table 11 in the “Distributional impact analysis” section below. There will be a cost saving in other provinces due to increased electricity export revenues and reduced electricity import costs.

Benefits of compliance

The cumulative benefit in Canada of the emission reductions from the Amendments is valued at about \$4.7 billion (2019–2055).

Benefits of the Amendments are from avoided global climate change damage and improved air quality due to reduced air pollutant emissions. Benefits from reduced air pollutants (calculated at the provincial level) include health benefits and environmental benefits. The Amendments will reduce GHG emissions from electricity generation by 94 Mt CO₂e²⁶ between 2019 and 2055 versus the baseline scenario. The avoided climate change damage from these reductions is valued at \$3.4 billion using the Department’s [Social Cost of Greenhouse Gas Estimates](#).

²⁶ Note that remodelling of GHG impacts resulted in GHG emission reductions of 94 Mt CO₂e in CG-II compared to 101 Mt reported in CG-I. The 7 Mt difference in GHG emission reductions between CG-I and CG-II is attributed to a 8 Mt CO₂e decrease due to model updates and a 1 Mt CO₂e increase due to electricity mix changes.

d’entrée clés comme le produit intérieur brut et la population, les hypothèses de croissance pour des secteurs spécifiques de l’industrie et certaines hypothèses de coûts.

- Le Ministère a remodelisé les impacts des GES (les dommages évités du changement climatique) dans GC-II pour tenir compte des changements de la composition du marché de l’électricité des différentes provinces tel que mentionné au cours de la période de consultation, et afin d’intégrer des projections plus robustes et réalistes pour certains groupes de production d’électricité.
- Le Ministère n’a pas modifié les avantages découlant de la qualité de l’air (avantage pour la santé et l’environnement), comme on a jugé que les changements dans les réductions des polluants atmosphériques étaient négligeables à l’échelle nationale au cours du délai d’analyse. Cependant, les résultats pourraient être différents à l’échelle régionale en raison de changements dans le scénario de référence entre GC-I et GC-II. Par exemple, les améliorations prévues à la qualité de l’air pourraient être légèrement moindres en Alberta en 2030 en raison de l’ajout de conversions du charbon au gaz au scénario de référence.

Impacts différentiels de la conformité

La plupart des coûts différentiels des modifications se produisent dans les quatre provinces directement touchées par le règlement, comme présenté dans le tableau 11 de la section de l’analyse de la distribution de l’impact ci-dessous. Il y aura des économies dans d’autres provinces en raison de l’augmentation des recettes d’exportation d’électricité et de la réduction des coûts d’importation d’électricité.

Avantages de la conformité

L’avantage cumulatif au Canada des réductions des émissions résultant des modifications est évalué à environ 4,7 milliards de dollars (de 2019 à 2055).

Les avantages des modifications découlent de l’évitement des dommages attribuables aux changements climatiques mondiaux, et par l’amélioration de la qualité de l’air découlant de la réduction des émissions de polluants atmosphériques. Les avantages découlant de la réduction des émissions de polluants atmosphériques (calculés à l’échelle provinciale) comprennent les avantages pour la santé et l’environnement. Les modifications permettront de réduire les émissions de GES provenant de la production d’électricité de 94 Mt d’éq. de CO₂e²⁶ entre 2019 et 2055

²⁶ On constate qu’une nouvelle modélisation des impacts des GES a produit des réductions des émissions de GES de 94 Mt d’éq. de CO₂ dans GC-II comparativement à 101 Mt dans GC-I. La différence de 7 Mt dans les réductions des émissions de GES entre GC-I et GC-II est due à une diminution de 8 Mt d’éq. de CO₂ suite à des mises à jour des données et une augmentation de 1 Mt d’éq. de CO₂ en raison de changements dans les sources de production d’électricité.

The Amendments will also result in the reduction of emissions of many criteria air pollutants. The most significant reduction in emissions will be 555 kilotons (kt) of sulphur oxides (SO_x) and 206 kt of nitrogen oxides (NO_x) between 2019 and 2055. These criteria air pollutants have been shown to adversely affect the health of Canadians, through direct exposure and through the creation of smog (including particulate matter and ground-level ozone). The health benefits from reduced air pollutant emissions and avoided human exposure to mercury are valued at \$1.3 billion. Environmental benefits, such as increased crop yields, reduced surface soiling, and improvement in visibility, is valued at \$40 million.

GHG emission reductions

Almost all (>99%) of GHG emission reductions from the Amendments will be from reductions in CO₂ emissions. There will also be reductions in nitrous oxide (N₂O) emissions, but a small increase in methane (CH₄) emissions. These emissions are valued separately using the Social Cost of GHG Estimates. However, for reporting purposes, emissions of N₂O and CH₄ are converted to CO₂e using 100-year [Global Warming Potentials](#) from the [Intergovernmental Panel on Climate Change Fourth Assessment Report](#). Table 1 shows the expected reduction in GHG emissions attributable to the Amendments.

comparativement au scénario de référence. Les dommages évités attribuables aux changements climatiques grâce à ces réductions sont évalués à 3,4 milliards de dollars à l'aide des [Estimations du coût social des gaz à effet de serre](#) du Ministère. Les modifications donneront également lieu à une réduction des émissions de beaucoup de polluants atmosphériques principaux. La réduction d'émissions la plus importante sera de 555 kilotonnes (kt) d'oxydes de soufre (SO_x) et de 206 kt d'oxydes d'azote (NO_x) entre 2019 et 2055. Ces polluants atmosphériques principaux nuisent à la santé des Canadiens, par une exposition directe et la création du smog (y compris de particules et d'ozone troposphérique). Les avantages pour la santé de la réduction des émissions de polluants atmosphériques et de la non-exposition humaine au mercure pour la santé sont évalués à 1,3 milliard de dollars. Les avantages pour l'environnement, comme une hausse du rendement des cultures, une diminution de la contamination de surface et une amélioration de la visibilité, sont évalués à 40 millions de dollars.

Réductions des émissions de GES

Presque toutes (> 99 %) les réductions des émissions de GES découlant des modifications proviendront des réductions des émissions de CO₂. Il y aura également des réductions des émissions d'oxyde de diazote (N₂O), mais une petite augmentation des émissions de méthane (CH₄). Ces émissions sont évaluées séparément à l'aide des [Estimations du coût social des gaz à effet de serre](#). Cependant, aux fins de la présentation de rapports, les émissions de N₂O et de CH₄ sont converties en équivalent de CO₂ à l'aide des [Potentiels de réchauffement planétaire](#) sur 100 ans provenant du [Quatrième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat](#). Le tableau 1 indique la réduction prévue des émissions de GES attribuable aux modifications.

Table 1: GHG emission reductions (Mt CO₂e)

	2019–2025	2026–2030	2031–2035	2036–2040	2041–2045	2046–2050	2051–2055	Total
Alberta	0.0	7.1	0.5	0.3	0.0	0.0	0.0	8.0
Saskatchewan	0.0	0.8	6.6	6.6	2.7	0.0	0.0	16.7
New Brunswick	0.0	2.8	13.8	13.6	8.0	0.0	0.0	38.3
Nova Scotia	0.0	2.1	10.1	9.2	6.6	3.3	0.7	32.0
Rest of Canada	0.0	-0.1	-0.5	-0.5	0.0	0.0	0.0	-1.1
Total	0.0	12.8	30.6	29.2	17.3	3.3	0.7	93.8

Tableau 1 : Réduction des émissions de GES (Mt d'éq. CO₂)

	2019-2025	2026-2030	2031-2035	2036-2040	2041-2045	2046-2050	2051-2055	Total
Alberta	0	7,1	0,5	0,3	0	0	0	8,0
Saskatchewan	0	0,8	6,6	6,6	2,7	0	0	16,7
Nouveau-Brunswick	0	2,8	13,8	13,6	8	0	0	38,3

	2019-2025	2026-2030	2031-2035	2036-2040	2041-2045	2046-2050	2051-2055	Total
Nouvelle-Écosse	0	2,1	10,1	9,2	6,6	3,3	0,7	32
Reste du Canada	0	-0,1	-0,5	-0,5	0	0	0	-1,1
Total	0	12,8	30,6	29,2	17,3	3,3	0,7	93,8

Social cost values are used to estimate the monetary value, in a given year, of the worldwide damage that will occur over the coming decades from each additional tonne of GHGs emitted into the atmosphere. This analysis uses the central values for social cost of CO₂, CH₄, and N₂O. A valuation using the 95th percentile (P_{95}) value, which represents a low-probability, high-cost climate change future, is presented in the sensitivity analysis. Table 2 shows the central and 95th percentile social cost values for CO₂, CH₄, and N₂O at the start of each decade.

Les valeurs du coût social sont utilisées pour l'estimation de la valeur monétaire, pour une année donnée, des dommages qui seront causés dans le monde entier au cours des prochaines décennies par tonne additionnelle de GES émise dans l'atmosphère. Cette analyse utilise les valeurs centrales du coût social du CO₂, CH₄ et N₂O. Une évaluation à l'aide de la valeur au 95^e centile (P_{95}), qui représente un avenir peu probable à coût élevé sur le plan des changements climatiques, est présentée dans l'analyse de sensibilité. Le tableau 2 indique la valeur centrale et la valeur au 95^e centile du coût collectif pour le CO₂, le CH₄ et le N₂O au début de chaque décennie.

Table 2: Social cost of GHGs at the start of each decade, central and 95th percentile values (2016, \$ per tonne)

GHG	2020		2030		2040		2050	
	Central	P_{95}	Central	P_{95}	Central	P_{95}	Central	P_{95}
CO ₂	46	191	56	244	67	292	77	331
CH ₄	1,319	3,955	1,785	5,730	2,291	7,676	2,802	9,357
N ₂ O	16,461	55,120	20,807	71,566	25,300	88,465	30,137	106,241

Tableau 2 : Coût social des GES au début de chaque décennie, valeurs centrales et valeurs au 95^e centile (en dollars de 2016 par tonne)

GES	2020		2030		2040		2050	
	Centrale	P_{95}	Centrale	P_{95}	Centrale	P_{95}	Centrale	P_{95}
CO ₂	46	191	56	244	67	292	77	331
CH ₄	1 319	3 955	1 785	5 730	2 291	7 676	2 802	9 357
N ₂ O	16 461	55 120	20 807	71 566	25 300	88 465	30 137	106 241

Benefits from reduced air pollutant emissions

To assess the potential health and environmental benefits resulting from air pollutant emission reductions, Environment and Climate Change Canada's Meteorological Service of Canada used the A Unified Regional Air-quality Modelling System (AURAMS) atmospheric model to determine how the emission decrease will affect ambient air quality (i.e. the air that Canadians breathe). Health Canada then used the [Air Quality Benefits Assessment Tool \(AQBAT\)](#) to determine how improvements in ambient air quality will affect the health of Canadians.

Avantages de la réduction des émissions de polluants atmosphériques

Pour évaluer les avantages potentiels pour la santé et l'environnement découlant de la réduction des émissions de polluants atmosphériques, le Service météorologique du Canada d'Environnement et Changement climatique Canada a utilisé le modèle atmosphérique Système régional unifié de modélisation de la qualité de l'air (AURAMS) pour déterminer les effets que la diminution des émissions aura sur la qualité de l'air ambiant (c'est-à-dire l'air que les Canadiens respirent). Santé Canada a ensuite employé l'[Outil d'évaluation des bénéfices liés à la qualité de l'air \(OEAQA\)](#) pour déterminer les effets que l'amélioration de la qualité de l'air ambiant aura sur la santé des Canadiens.

Based on changes in local ambient air quality, AQBAT estimates the likely reductions in average per capita risks for a range of health impacts known to be associated with air pollution exposure. These changes in per capita health risks are then multiplied by the affected populations in order to estimate the reduction in the number of adverse health outcomes across the Canadian population. AQBAT also applies economic values drawn from the available literature to estimate the average per capita socio-economic benefits of lowered health risks.

Environmental benefits were estimated using the Air Quality Valuation Model (AQVM2). This model estimates how changes in ambient air quality will impact three different endpoints being exposed to atmospheric pollution: crop productivity, surface soiling, and visibility. More precisely, AQVM2 relies on biological dose-response functions to measure increases in sales revenue from enhanced crop productivity associated with reduced ground-level ozone, as well as willingness-to-pay estimates to measure Canadian households' welfare improvement from reduced surface soiling and increased visibility (i.e. windows), both associated with lower levels of particulate matter.

Benefit estimates reflect not only the emission reductions, but also the atmospheric conditions and endpoint (population or croplands) exposure to these pollutants. Population density, wind direction, and atmospheric conditions play a critical role in smog formation. For instance, emission reductions at facilities that are located upwind of large population centres or extensive croplands can have a greater impact than similar emission reductions at facilities in remote or downwind locations. Consequently, benefit estimates in a province may not necessarily be proportional to emission reductions in that same province. In addition, environmental benefits in some provinces may be partly attributable to reductions of emission releases from adjacent provinces, because pollutants can travel over longer distances. The AURAMS, AQBAT, and AQMV2 models were run for the years 2030 and 2035. To estimate the benefits for the remaining years, pro-rating techniques were used. Significantly more emissions will be reduced in 2030, relative to any other year in the analytical time frame. Since the variability in annual emission reductions was estimated to be lower between 2031 and 2055, the annual environmental benefits in this period were proxied by pro-rating the 2035 values by the proportion of pollutant emission reductions (mainly composed

En fonction des changements à la qualité de l'air ambiant local, l'OEAQA estime les réductions probables des risques moyens par habitant pour un éventail d'impacts sur la santé reconnu pour être associé à l'exposition à la pollution atmosphérique. Ces changements aux risques pour la santé par habitant sont ensuite multipliés par les populations affectées afin d'estimer la réduction du bilan d'effets nocifs pour la santé de l'ensemble de la population canadienne. L'OEAQA applique également des valeurs économiques, tirées de la documentation disponible, pour estimer les avantages socioéconomiques moyens par habitant d'une diminution des risques pour la santé.

Les avantages pour l'environnement ont été estimés à l'aide du modèle d'évaluation de la qualité de l'air (MEQA2). Ce modèle estime les effets des changements apportés à la qualité de l'air ambiant, résultant de l'exposition à la pollution atmosphérique, sur trois différents paramètres : la productivité des cultures, la contamination de surface et la visibilité. Plus précisément, le MEQA2 repose sur les fonctions biologiques de type dose-réponse pour mesurer les augmentations dans le produit des ventes découlant de l'augmentation de la productivité des cultures associée à la diminution de l'ozone troposphérique, ainsi que sur des estimations de la disposition à payer des ménages canadiens pour mesurer l'amélioration du bien-être découlant de la diminution de la contamination de surface et de l'amélioration de la visibilité (c'est-à-dire les fenêtres), les deux étant associées à des concentrations plus faibles de particules.

Les estimations des avantages ne tiennent pas seulement compte d'une réduction des émissions, mais aussi des conditions atmosphériques et du critère d'exposition (population ou terres cultivées) à ces polluants. La densité de la population, la direction des vents et les conditions atmosphériques jouent un rôle essentiel dans la formation du smog. Par exemple, la réduction des émissions aux installations qui sont situées en amont de grandes agglomérations ou de vastes terres cultivées peut avoir un impact plus important qu'une réduction similaire à des installations situées en aval ou à distance. Par conséquent, il est possible que les estimations des avantages dans une province ne soient pas nécessairement proportionnelles à la réduction des émissions dans cette même province. En outre, dans certaines provinces, les avantages pour l'environnement peuvent être en partie attribuables à une réduction des émissions dans les provinces adjacentes, puisque les polluants peuvent être transportés sur de grandes distances. Les modèles AURAMS, OEBQA et AQMV2 ont été utilisés pour les années 2030 et 2035. Pour estimer les avantages pour les autres années, on a employé des techniques de calcul au prorata. La réduction des émissions en 2030 sera bien plus importante par rapport à toute autre année du calendrier d'analyse. Comme

of SO_x and NO_x) for each year between 2031 and 2034, and between 2036 and 2055.²⁷

Improved health outcomes

Total health benefits are estimated to be around \$1.2 billion for the 2019 to 2055 period.

The human health impacts and resulting socio-economic benefits are highly dependent on population proximity to the source of emissions from coal-fired electricity generation. As mentioned above, it is the population exposure to changes in air quality, and not simply the absolute changes in particulate matter (PM) and ozone levels, which determines the health benefits of the Amendments. For this reason, the areas that experience the largest health benefits, and the areas that experience the largest air quality improvements, are not necessarily the same.

The health benefits covered in the analysis include a wide range of health outcomes linked with air pollution, such as asthma episodes and minor breathing difficulties to more serious impacts such as visits to the emergency room and hospitalization for respiratory or cardiovascular problems. Air pollution also increases the average per capita risk of death. While the changes in individual risk levels are small, they apply to large populations; these individual risk reductions translate into large social benefits. Table 3 shows some of the estimated changes in cumulative health outcomes as a result of the Amendments.

Health benefits resulting from improved air quality under the Amendments will have a present value of roughly \$440 million in 2030. This includes a large benefit in Alberta (\$310 million). The benefits estimated in Alberta attributable to the Amendments do not extend past 2030, as coal-fired units will shut down by 2031 in the baseline scenario. In 2035, the estimated health benefits across Canada are expected to be lower, approximately \$56 million. The largest benefit is estimated in Nova Scotia (\$26 million).

²⁷ For instance, as emission reductions in 2040 represent about 87% of the emission reductions in 2035, environmental benefits for 2040 are estimated to be equivalent to 87% of the 2040 values.

la variabilité de la réduction annuelle des émissions est plus faible selon les estimations entre 2031 et 2055, les avantages annuels pour l'environnement dans cette période ont été calculés par approximation à l'aide du calcul proportionnel au prorata des valeurs de 2035 de la réduction des émissions de polluants (SO_x et NO_x, principalement) pour chaque année entre 2031 et 2034, et entre 2036 et 2055²⁷.

Amélioration des incidences pour la santé

Les avantages totaux pour la santé sont estimés à environ 1,2 milliard de dollars pour la période s'étalant de 2019 à 2055.

Les incidences sur la santé humaine et les avantages socioéconomiques qui en découlent dépendent considérablement de la proximité de la population à la source des émissions issues de la production d'électricité à partir du charbon. Comme mentionné ci-dessus, il s'agit de l'exposition de la population aux changements de la qualité de l'air et non simplement aux changements absolus des niveaux de particules (MP) et d'ozone qui déterminent les avantages pour la santé des modifications. C'est pourquoi les régions qui profitent des plus grands avantages pour la santé et celles qui réalisent les améliorations de la qualité de l'air les plus importantes ne sont pas nécessairement les mêmes.

Les avantages pour la santé visés par l'analyse comprennent un vaste éventail d'effets sur la santé liés à la pollution atmosphérique. Ces problèmes de santé peuvent varier des crises d'asthme et des difficultés respiratoires mineures à des effets plus graves, comme les visites en salle d'urgence et l'hospitalisation pour des problèmes respiratoires et cardiovasculaires. La pollution atmosphérique augmente également le risque moyen de décès par habitant. Même si les changements dans les niveaux de risques individuels sont petits, ils s'appliquent à de grandes populations, et cette réduction des risques individuels se traduit par des avantages collectifs importants. Le tableau 3 présente certains des changements estimés dans les résultats cumulatifs pour la santé qui découlent des modifications.

Les avantages pour la santé découlant de l'amélioration de la qualité de l'air attribuable aux modifications auront une valeur actualisée de l'ordre de 440 millions de dollars en 2030. Ceci comprend un avantage important en Alberta (310 millions de dollars). En Alberta, les estimations des avantages attribuables aux modifications ne s'étendent pas au-delà de 2030, car les groupes alimentés au charbon fermeront d'ici 2031 dans le scénario de référence. En 2035, les avantages estimés pour la santé dans l'ensemble du Canada devraient être plus modestes, soit d'environ

²⁷ Par exemple, comme la réduction des émissions en 2040 représente environ 87 % de la réduction des émissions en 2035, les avantages pour l'environnement, pour 2040, sont estimés comme équivalant à 87 % des valeurs de 2040.

Table 3 shows the estimated total present value of the improvement in social welfare, expressed in economic (dollar) terms, for all health outcomes over 2019 to 2055. The present value of the health benefits is estimated at \$1.2 billion, with the largest benefits in Nova Scotia, followed by Alberta, New Brunswick and Saskatchewan.²⁸

The reductions in ambient PM_{2.5} account for approximately 60% of the health benefits from the Amendments. This is primarily from secondary formation of PM_{2.5} from reductions in other primary pollutants, such as NO_x and SO_x. Ozone improvements account for about 40% of the health benefits. Benefits are driven by a reduction in premature death risk, largely because of reductions in ambient PM levels.

The values shown in Table 3 are socio-economic values associated with changes in health status, or changes in health risks. These values are derived using a social welfare approach. The values in the table should not be interpreted as health care cost savings or changes in productivity. Rather, the values in the table are estimated measures of improvement in quality of life, resulting from better health. By far the most significant impact of the air quality improvements, in terms of quality of life, is a reduction in the risk of premature mortality. Reductions in mortality risk account for approximately 95% of the estimated social welfare.²⁹

56 millions de dollars. L'avantage estimatif le plus important reviendrait à la Nouvelle-Écosse (26 millions de dollars).

Le tableau 3 présente l'estimation de la valeur actualisée totale en ce qui a trait aux améliorations en matière de bien-être collectif, exprimée en termes économiques (dollars), pour toutes les répercussions sur la santé, de 2019 à 2055. La valeur actualisée des avantages pour la santé est évaluée à 1,2 milliard de dollars, les avantages étant les plus importants en Nouvelle-Écosse, puis en Alberta, au Nouveau-Brunswick et en Saskatchewan.²⁸

Les réductions des MP_{2.5} ambiants représentent environ 60 % des avantages pour la santé découlant des modifications. Cela est dû principalement à la formation secondaire de MP_{2.5} découlant de la réduction d'autres polluants primaires, comme les NO_x et les SO_x. Les améliorations dues à l'ozone représentent environ 40 % des avantages pour la santé. Les avantages sont poussés par la réduction du risque de décès prématuré résultant en grande partie des réductions des niveaux de MP ambiants.

Les valeurs du tableau 3 sont les valeurs socioéconomiques associées aux changements de l'état de santé ou aux changements de risques pour la santé. Ces valeurs sont obtenues en utilisant une approche basée sur le bien-être social. Les valeurs dans le tableau ne devraient pas être interprétées comme des économies de coûts de soins de santé ou des changements dans la productivité. Plutôt, les valeurs dans ce tableau sont des mesures de l'amélioration de la qualité de la vie résultant d'une meilleure santé. De loin, l'impact le plus important des améliorations de la qualité de l'air, en termes de qualité de vie, est la réduction de la mortalité prématurée. Les réductions dans le risque de mortalité représentent environ 95 % de l'estimation du bien-être collectif.²⁹

²⁸ Modelling suggested the possibility for a small deterioration in air quality due to increased emissions from other sectors associated with secondary and tertiary impacts of the amendments.

²⁹ The social welfare value of a reduction in the risk of premature mortality is based on estimates of how very small changes in mortality risk affect quality of life for average Canadians. In Canada, it has been estimated that a 1 out of 100 000 reduction in the risk of premature deaths provides a benefit worth approximately \$75 to the average Canadian. These average welfare values are then multiplied by the number of affected Canadians and the size of the risk reduction that each of them faces, in order to derive the total economic benefit of the reduction in mortality risks. The estimated willingness to pay (WTP) for a 1/100 000 reduction in premature mortality is equivalent to a \$7.5 million value of statistical life (VSL) in 2016 CAD. This approach is explained in more detail in the TBS cost-benefit analysis guide.

²⁸ La modélisation a suggéré la possibilité d'une légère détérioration de la qualité de l'air due à l'augmentation des émissions d'autres secteurs associés aux impacts secondaires et tertiaires des modifications.

²⁹ La valeur du bien-être social d'une réduction du risque de mortalité prématurée repose sur des estimations de la façon dont de très petits changements dans le risque de mortalité affectent la qualité de vie des Canadiens moyens. Au Canada, on estime qu'une réduction de 1 sur 100 000 du risque de décès prématuré procure un avantage d'environ 75 \$ au Canadien moyen. Ces valeurs moyennes du bien-être sont ensuite multipliées par le nombre de Canadiens touchés et l'ampleur de la réduction des risques auxquels chacun d'eux est confronté, afin de tirer le bénéfice économique total de la réduction des risques de mortalité. La volonté de payer (VDP) estimée pour une réduction de 1/100 000 de la mortalité prématurée est équivalente à une valeur de vie statistique (VVS) de 7,5 millions de dollars canadiens en 2016. Cette approche est expliquée plus en détail dans le guide d'analyse coût-avantage du SCT.

Table 3: Estimated changes in cumulative health outcomes as a result of the Regulations³⁰ and total present value of the improvement in social welfare for all health outcomes, 2019–2055

Region	Estimated reductions in cumulative health outcomes as a result of the Regulations			Present value in 2017 of total avoided health outcomes (millions of dollars, discounted to 2017 using a 3% discount rate)		
	Premature mortalities	Asthma episodes	Days of breathing difficulty and reduced activity	Ozone related	PM _{2.5} related	Total (Includes additional pollutants including mercury)
Alberta	56	14 000	66 000	90	210	306
Saskatchewan	10	1 400	9 400	4	40	48
New Brunswick	36	4 100	23 000	70	80	158
Nova Scotia	89	8 000	58 000	70	300	396
Rest of Canada	73	12 000	38 000	230	100	315
Total	260	40 000	190 000	470	730	1,223

The estimated changes in cumulative health outcomes are concurrent for aggregate number of persons affected.

Tableau 3 : Changements estimés dans l'état de santé cumulatif résultant de la réglementation³⁰ et valeur actualisée totale en ce qui a trait aux améliorations en matière de bien-être collectif pour toutes les répercussions sur la santé, de 2019 à 2055

Région	Changements estimés dans l'état de santé cumulatif résultant de la réglementation			Valeur actualisée en 2017 du total des troubles de santé évités (millions de dollars 2016, actualisées à 2017 utilisant un taux d'actualisation de 3 %)		
	Mortalité prématurée	Épisodes d'asthme	Jours de respiration difficile et de réduction des activités	Associé à l'ozone	Associé au MP _{2.5}	Total (inclus d'autres polluants incluant le mercure)
Alberta	56	14 000	66 000	90	210	306
Saskatchewan	10	1 400	9 400	4	40	48
Nouveau-Brunswick	36	4 100	23 000	70	80	158
Nouvelle-Écosse	89	8 000	58 000	70	300	396
Reste du Canada	73	12 000	38 000	230	100	315
Total	260	40 000	190 000	470	730	1 223

L'estimation des variations des résultats cumulatifs pour la santé correspond au nombre total de personnes touchées.

³⁰ The health outcomes shown in Table 3 are statistical estimates, based on the overall changes in per capita risks. For example, the AQBAT model predicts that over the period 2019–2055 the Regulations would reduce mortality risks in Nova Scotia, resulting in approximately 90 fewer premature deaths in the province. However, this does not mean that there will be 90 specific, identifiable individuals who will be “saved” in Nova Scotia. Thus, the health benefits of the Regulations are not the number of lives “saved” per se, but rather the reduction in the average per capita risk. Similarly, the economic benefit values in Table 4 do not measure the benefit of the individual lives saved, or hospitalizations prevented. Rather, this is the aggregated benefit of the reduction in individual risk levels across a province or region.

³⁰ Les résultats en matière de santé présentés au tableau 3 sont des estimations statistiques fondées sur les changements globaux des risques par habitant. Par exemple, le modèle OEAQA prévoit que sur la période de 2019 à 2055, le Règlement réduirait les risques de mortalité en Nouvelle-Écosse, ce qui donne une estimation approximative de 90 décès prématurés de moins dans la province. Cependant, cela ne veut pas dire qu'il y aura 90 personnes précises et identifiables qui seront « sauvées » en Nouvelle-Écosse. Ainsi, les avantages pour la santé de la réglementation ne sont pas le nombre de vies sauvées en soi, mais plutôt la réduction du risque moyen par habitant. De même, les valeurs des avantages économiques du tableau 4 ne mesurent pas le bénéfice des vies individuelles sauvées ou des hospitalisations évitées. C'est plutôt l'avantage global de la réduction des niveaux de risque individuels dans une province ou une région.

Mercury reductions from the electricity sector

In addition to reductions in NO_x, SO_x and PM emissions, the Amendments are expected to reduce mercury emissions from the electric utility sector by 1.4 tonnes between 2019 and 2055. Mercury that enters the ecosystem can enter the food chain and can have toxic impacts on humans and wildlife. Reducing mercury emissions from power plants is, therefore, expected to result in human health benefits. These health benefits have been estimated at approximately \$5 million.³¹

Environmental benefits

PM may accumulate on surfaces and alter their optical characteristics, making them appear soiled or dirty, while PM in suspension in the air can block and scatter the direct passage of sunlight to reduce visibility. In addition, high concentrations of ozone can affect crops by reducing their biomass and increasing their vulnerability to stressors such as diseases. Therefore, better air quality may result in reduced surface soiling, improvement in visibility, which may positively impact the general welfare of Canadians, as well as tourism, and increased crop yields. The quantified environmental benefits resulting from the Amendments are estimated to be about \$40 million. The welfare of residential households associated with improvement in visibility is valued at \$29.6 million. Higher crop yields and avoided household cleaning costs account for \$8.2 million and \$2.5 million, respectively. Nova Scotia will receive the largest portion of these benefits, which is consistent with its large reduction in emissions.

Table 4 below presents the estimated environmental benefits, for each modelled impact and province experiencing significant reductions in emissions under the Amendments, with the other provinces/territories aggregated as the “Rest of Canada.”

³¹ This analysis uses a value of US\$3,900 (2000) per kilogram of mercury emissions as an estimate of the value of negative health impacts associated with mercury emissions. This value is based on the research in Rice and Hammitt (2005). Adjusted for inflation and expressed in 2016 Canadian dollars, the value associated with reduced mercury emissions is \$6,445 per kilogram.

Réduction des émissions de mercure du secteur de l'électricité

En plus de réductions des émissions de NO_x, SO_x et de MP, on s'attend à ce que les modifications réduisent les émissions de mercure de la production électrique des services publics de 1,4 tonne entre 2019 et 2055. Le mercure qui pénètre l'écosystème peut entrer dans la chaîne alimentaire et avoir des impacts néfastes pour les humains et les espèces sauvages. On s'attend donc que la réduction des émissions de mercure provenant des groupes de production d'électricité entraîne des avantages sur la santé humaine. Ces avantages ont été estimés à approximativement 5 millions de dollars³¹.

Avantages pour l'environnement

Les MP peuvent s'accumuler sur les surfaces et en altérer leurs caractéristiques optiques, les faisant paraître souillées ou sales, alors que les MP en suspension dans l'air peuvent empêcher et disperser la lumière du jour et ainsi réduire la visibilité. De plus, des concentrations élevées d'ozone peuvent affecter les cultures en réduisant leur biomasse et en augmentant leur vulnérabilité à des facteurs de stress tels que les maladies. Donc, l'amélioration de la qualité de l'air peut réduire les souillures sur les surfaces, contribuer à une meilleure visibilité, et, par le fait même, avoir des retombées positives pour la santé générale des Canadiens, ainsi que sur le secteur du tourisme et l'amélioration du rendement des cultures. On a estimé que les avantages environnementaux découlant des modifications se chiffrent à environ 40 millions de dollars. Le bien-être des ménages résidentiels associé à l'amélioration de la visibilité est évalué à 29,6 millions de dollars. La hausse du rendement des cultures et les coûts d'entretien ménager évités représentaient respectivement 8,2 millions de dollars et 2,5 millions de dollars. La Nouvelle-Écosse bénéficiera de la plus grande partie de ces avantages, qui vont de pair avec une réduction importante de ses émissions.

Le tableau 4 ci-dessous présente l'estimation des avantages pour l'environnement, selon la modélisation de chaque effet et pour chaque province réduisant de façon importante ses émissions en vertu des modifications, les autres provinces et territoires étant regroupés sous « reste du Canada ».

³¹ Cette analyse utilise une valeur de 3 900 \$ US (2000) par kilogramme d'émissions de mercure comme estimation de la valeur des impacts négatifs sur la santé associés aux émissions de mercure. Cette valeur est basée sur la recherche de Rice et Hammitt (2005). Ajustée en fonction de l'inflation et exprimée en dollars canadiens de 2016, la valeur associée à la réduction des émissions de mercure est de 6 445 \$ par kilogramme.

Table 4: Cumulative environmental benefits by impact and province (2019–2055), millions of dollars, discounted to 2017 using a 3% discount rate

Environmental impact	Agriculture	Soiling	Visibility	Total
Economic indicator	Change in sales revenues for crop producers	Avoided costs for households	Change in welfare for households	
Alberta	3	1	5	9
Saskatchewan	1	0	1	3
New Brunswick	0	0	3	4
Nova Scotia	0	1	11	12
Rest of Canada	3	0	9	12
Total	8	2	29	40

Totals may not add up due to rounding.

Tableau 4 : Cumul des avantages pour l'environnement, par effet et par province (2019-2055), en millions de dollars actualisés à 2017 utilisant un taux d'actualisation de 3 %

Effet sur l'environnement	Agriculture	Souillures	Visibilité	Total
Indicateur économique	Variation des revenus de ventes pour les producteurs de cultures	Coûts évités par les ménages	Changement sur le plan du bien-être des ménages	
Alberta	3	1	5	9
Saskatchewan	1	0	1	3
Nouveau-Brunswick	0	0	3	4
Nouvelle-Écosse	0	1	11	12
Reste du Canada	3	0	9	12
Total	8	2	29	40

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

The estimate above for total environmental benefits should be considered to be conservative, because several benefits could not be quantified. The reduction in concentrations of ozone and PM may benefit the health of forest ecosystems and may reduce the risk of illness or premature death within sensitive wildlife or livestock populations. This will potentially result in reduced treatment costs and economic losses for the agri-food industry. However, due to limitations in data and methodology, these benefits could not be quantified in the AQVM2 model.

Compliance costs

The incremental cost of the Amendments is estimated to be \$2.0 billion between 2019 and 2055.

Total spending on electric utility generation was calculated for each year and each province in Canada for the baseline and the policy scenarios. The values for costs

Il convient de considérer comme prudentes les estimations des avantages pour l'environnement ci-dessus, car plusieurs avantages n'ont pu être quantifiés. La réduction des concentrations d'ozone et de MP peut améliorer la santé des écosystèmes forestiers et réduire les risques de maladie ou de décès prématurés au sein des populations de bétail ou d'espèces sauvages sensibles. Pour l'industrie agroalimentaire, cela signifiera potentiellement une diminution des coûts de traitement et des pertes économiques. Cependant, il n'a pas été possible de quantifier ces avantages au moyen du modèle MEQA2, en raison des limites des données et des méthodes.

Coûts liés à la conformité

Les coûts différentiels découlant des modifications s'élèveraient à 2 milliards de dollars entre 2019 et 2055.

Les dépenses totales pour la production d'électricité par les services publics ont été calculées par année et par province au Canada pour le scénario de référence et le

presented in this analysis are the difference between the two scenarios.

Incremental costs associated with the Amendments are divided into three categories: capital costs, supply costs, and reduced electricity use. Almost all of the incremental cost is attributable to additional fuel costs or purchased power from another region.

Capital costs

Capital costs represent a one-time expenditure for building replacement capacity, refurbishing existing units, and decommissioning units that have reached their end of useful life. Costs for replacement capacity and decommissioning occur in both the baseline and policy scenarios, though at different times. Refurbishment costs are investments intended to restore the operational integrity of the unit. When a coal-fired unit is shut down early, refurbishment costs will be avoided.

There are significant upfront capital costs for compliance between 2026 and 2030 as replacement units are built and coal units are decommissioned. This is offset by avoided construction in later years and avoided refurbishment costs to keep coal-fired generating units running beyond 2030.

Overall, the Amendments will result in net capital cost savings of \$305 million, as seen in Table 5. Most of the savings will be in New Brunswick, Nova Scotia and Alberta, with a positive incremental net capital cost in Saskatchewan. The values in Table 5.A (net construction costs), Table 5.B (refurbishment costs) and Table 5.C (decommissioning costs) sum to the totals presented in Table 5.

sécenario réglementaire. Les valeurs établies pour les coûts présentés dans l'analyse correspondent à la différence entre les deux scénarios.

Les coûts différentiels associés aux modifications sont divisés en trois catégories; les coûts en capital, les coûts d'approvisionnement et la consommation d'électricité réduite. La majeure partie de ces coûts est attribuable aux coûts des carburants additionnels ou à l'énergie achetée d'une autre région.

Coûts en capital

Les coûts en capital sont les dépenses uniques pour la mise en service d'une nouvelle capacité et la mise hors service des groupes électriques qui ont atteint leur fin de vie utile. Les coûts de construction d'une nouvelle capacité et de mise hors service surviennent à la fois dans le scénario de référence et le scénario réglementaire, bien qu'à des périodes différentes. Les coûts de remise à neuf sont des investissements qui visent à restaurer l'intégrité opérationnelle du groupe de production d'électricité. Lorsqu'une centrale au charbon est fermée plus tôt que prévu, les coûts de remise à neuf sont évités.

Il y a des coûts ponctuels initiaux importants pour assurer la conformité entre 2026 et 2030 alors que des groupes de remplacement sont construits et les groupes de charbon sont mis hors service. Ceci est compensé en évitement de coûts de construction durant les années qui suivent et en coûts de remise à niveau qui permettraient au groupe alimenté au charbon de continuer à fonctionner au-delà de 2030.

Dans l'ensemble, les modifications entraînent des économies de coûts nets de 305 millions de dollars, comme le montre le tableau 5. La plupart des économies sont réalisées par le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Alberta, avec des coûts différentiels nets en capital positifs en Saskatchewan. Les valeurs du tableau 5.A (coûts de construction nets), du tableau 5.B (coûts de remise à niveau) et du tableau 5.C (coûts de mise hors de service) sont additionnées et présentées dans le tableau 5.

Table 5: Incremental capital cost (millions of dollars, discounted to 2017 using a 3% discount rate)

	2019–2025	2026–2030	2031–2035	2036–2040	2041–2045	2046–2050	2051–2055	Total
Alberta	0	195	-263	-1	0	0	0	-69
Saskatchewan	0	224	-28	-27	-159	0	0	10
New Brunswick	0	100	-86	37	-222	0	0	-171
Nova Scotia	-40	585	-65	-163	-175	-141	-79	-79
Rest of Canada	0	6	22	-27	3	0	0	4
Total	-40	1,110	-419	-181	-553	-142	-79	-305

Tableau 5 : Coût différentiel en capital (en millions de dollars, actualisés à 2017 utilisant un taux d'actualisation de 3 %)

	2019-2025	2026-2030	2031-2035	2036-2040	2041-2045	2046-2050	2051-2055	Total
Alberta	0	195	-263	-1	0	0	0	-69
Saskatchewan	0	224	-28	-27	-159	0	0	10
Nouveau-Brunswick	0	100	-86	37	-222	0	0	-171
Nouvelle-Écosse	-40	585	-65	-163	-175	-141	-79	-79
Reste du Canada	0	6	22	-27	3	0	0	4
Total	-40	1 110	-419	-181	-553	-142	-79	-305

Cost to build replacement capacity

The total incremental cost for commissioning replacement generating capacity is approximately \$142 million

The price per kilowatt (kW) of commissioning new generating capacity is taken from the *National Renewable Energy Laboratory 2015 Standard Scenarios Annual Report* and then adjusted for each province through consultation with stakeholders. For example, the undiscounted expected 2030 price of natural gas combined cycle generating capacity is \$1,748/kW in Alberta and Saskatchewan, \$1,624/kW in Nova Scotia, and \$1,020/kW in New Brunswick.

Table 5.A shows the expected incremental construction costs for new generating capacity. Positive values mean that utilities are expected to spend more in the policy scenario than in the baseline scenario. Negative values mean that new construction costs are avoided in the policy scenario. In the case of Nova Scotia, \$708 million will be spent in the policy scenario to replace coal-fired generating units with natural gas-fired generating units by 2030. Since these units will be gradually replaced in the baseline scenario, these replacement costs are avoided in subsequent years, resulting in an overall net cost of \$256 million.

New Brunswick builds approximately \$100 million worth of new natural gas capacity in the policy scenario in comparison with the baseline scenario between 2026 and 2040. This is, however, outweighed by the avoided costs amounting to \$197 million between 2041 and 2045 for constructing new natural gas capacity in the baseline scenario. As a result, there is an overall cost saving of \$98 million. Overall, the incremental net construction costs are low in New Brunswick, as the province imports electricity from

Coût de construction d'une capacité de remplacement

Le coût différentiel total pour mettre en service une capacité de production de remplacement est d'environ 142 millions de dollars.

Le prix par kilowatt (kW) de la mise en service d'une nouvelle capacité de production est tiré du *National Renewable Energy Laboratory 2015 Standard Scenarios Annual Report* et a été corrigé pour chaque province dans le cadre d'une consultation avec les intervenants. Par exemple, les coûts attendus non actualisés en 2030 de la capacité des groupes de production alimentés au gaz naturel à cycle combiné sont de 1 748 \$ par kW en Alberta et en Saskatchewan, 1 624 \$ par kW en Nouvelle-Écosse et 1 020 \$ par kW au Nouveau-Brunswick.

Le tableau 5.A montre les coûts différentiels de construction prévus pour une nouvelle capacité de production. Les valeurs positives signifient que les services publics devraient engager des dépenses plus élevées dans le scénario réglementaire que dans celui de référence. Les valeurs négatives signifient, quant à elles, que les coûts d'une nouvelle construction sont évités dans le scénario réglementaire. Dans le cas de la Nouvelle-Écosse, d'ici 2030, 708 millions de dollars seront dépensés pour remplacer les groupes de production alimentés au charbon par des centrales au gaz naturel. Comme ces groupes de production seront remplacés graduellement dans le scénario de référence, ces coûts de remplacement seront évités dans les années subséquentes, soit un coût net global de 256 millions de dollars.

Le Nouveau-Brunswick construit entre 2026 et 2040 de nouvelles capacités de production alimentées au gaz naturel d'une valeur d'environ 100 millions de dollars dans le scénario réglementaire comparativement au scénario de référence. Toutefois, cela est compensé par les coûts évités entre 2041 et 2045 d'une valeur de 197 millions de dollars pour la construction d'une nouvelle capacité de production d'électricité alimentée au gaz naturel dans le scénario de référence. Par conséquent, il y a une économie globale

Quebec, which is less expensive than building new natural gas-fired electricity plants.

de 98 millions de dollars. Dans l'ensemble, les coûts différentiels nets de construction sont faibles au Nouveau-Brunswick comme la province importe de l'électricité du Québec, qui est moins chère que la construction de nouvelles centrales électriques alimentées au gaz naturel.

Table 5.A: Incremental net construction costs (millions of dollars, discounted to 2017 using a 3% discount rate)

	2019–2025	2026–2030	2031–2035	2036–2040	2041–2045	2046–2050	2051–2055	Total
Alberta	0	0	-74	-1	0	0	0	-75
Saskatchewan	0	203	23	-27	-145	0	0	55
New Brunswick	0	63	0	37	-197	0	0	-98
Nova Scotia	0	708	2	-95	-159	-134	-66	256
Rest of Canada	0	6	22	-27	3	0	0	4
Total	0	980	-26	-113	-498	-134	-66	142

Tableau 5.A : Coûts différentiels nets de construction (en millions de dollars, actualisés à 2017 utilisant un taux d'actualisation de 3 %)

	2019-2025	2026-2030	2031-2035	2036-2040	2041-2045	2046-2050	2051-2055	Total
Alberta	0	0	-74	-1	0	0	0	-75
Saskatchewan	0	203	23	-27	-145	0	0	55
Nouveau-Brunswick	0	63	0	37	-197	0	0	-98
Nouvelle-Écosse	0	708	2	-95	-159	-134	-66	256
Reste du Canada	0	6	22	-27	3	0	0	4
Total	0	980	-26	-113	-498	-134	-66	142

Refurbishments

The Amendments will result in \$502 million in net avoided refurbishment costs. Coal-fired electricity generating units can operate for up to 50 years through refurbishments. Refurbishment costs vary according to the scope and intensity of the repairs, the life extension being sought and the type of parts that have to be replaced.

The first refurbishment usually occurs after about 20 years of operation to prevent unplanned outages. An initial refurbishment to extend a unit's life by another 20 years is assumed to cost \$1,008/kW, whereas one that will grant an extension of 15 years will cost only \$504/kW.³² Subsequent refurbishments are expected to achieve shorter life extensions but cost less because even though older units have higher levels of thermal stress, they have a smaller subset of parts that must be replaced to address this issue. Refurbishment costs for units that have already had at

Remise à neuf

Les modifications permettront d'éviter de supporter des coûts nets de remise à neuf chiffrés à 502 millions de dollars. Les remises à neuf des groupes de production d'électricité alimentés au charbon leur permettent de fonctionner environ 50 ans. Les coûts de remise à neuf varient selon la nature et l'ampleur des réparations, le nombre d'années de prolongement recherché et le type de pièces à remplacer.

Les premiers travaux de remise à neuf sont généralement effectués après environ 20 ans d'activité afin de prévenir des interruptions imprévues. On évalue que les travaux de remise à neuf entrepris initialement pour ajouter 20 ans de plus à la durée de vie d'un groupe existant coûtent 1 008 \$/kW, tandis que ceux pour un prolongement de 15 ans ne coûtent que 504 \$/kW³². Les travaux de remise à neuf subséquents ne viseraient pas à prolonger la durée de vie utile d'autant d'années, mais leur coût est inférieur parce que, même si les groupes plus anciens sont soumis à

³² Parsons Brinckerhoff. (2009). *Thermal Power Station Advice: Report for the Electricity Commission*. Retrieved May 18, 2017, from <https://www.ea.govt.nz/dmsdocument/964>.

³² Parsons Brinckerhoff. (2009). *Thermal Power Station Advice: Report for the Electricity Commission*. Consulté le 18 mai 2017 de <https://www.ea.govt.nz/dmsdocument/964>.

least one refurbishment are therefore assumed to be 60% of the above values.

Since the Amendments will reduce the operational life of affected units, major refurbishments will be avoided. In some cases, utilities will choose to undertake less extensive refurbishments prior to 2030, since the unit will only operate for another 6 or 7 years, as opposed to another 20 years. For example, one unit in Nova Scotia is expected to require refurbishments in 2022. In the baseline scenario, an extensive refurbishment will enable the unit to operate for another 20 years before it will need to be refurbished again. In the policy scenario, the refurbishment will be less extensive, since the unit will be shut down after eight years. This will result in approximately \$40 million in avoided refurbishment costs.

Natural gas-fired units will be refurbished after about 20 years in operation. The estimated average refurbishment cost of a natural gas combined cycle unit will be about \$126/kW. Table 5.B shows these costs from the units that will otherwise be invested in refurbishment.

un niveau plus élevé de stress thermique, leur sous-ensemble de pièces à remplacer pour résoudre les problèmes est moindre. Dans les cas des centrales ayant déjà fait l'objet de travaux de remise à neuf au moins une fois, on a donc présumé que les coûts de remise à neuf correspondent à 60 % des valeurs ci-dessus.

Les modifications réduiront la durée de vie des groupes visés et permettront ainsi d'éviter des travaux de remise à neuf majeurs. Dans certains cas, les services publics choisiront d'effectuer des travaux de remise à neuf moins importants avant 2030, étant donné que le groupe ne sera encore en service que pendant 6 ou 7 ans, et non pendant 20 ans de plus. Par exemple, on s'attend à ce qu'un groupe en Nouvelle-Écosse requière une remise à niveau en 2022. Dans le scénario de référence, une remise à niveau exhaustive permettra au groupe de fonctionner pendant une période supplémentaire de 20 ans avant de nécessiter une nouvelle remise à niveau. Dans le scénario réglementaire, la remise à niveau sera moins exhaustive puisque le groupe sera mis hors service après huit années. Ceci résultera dans un évitement de coûts de remise à niveau d'approximativement 40 millions de dollars.

Les groupes alimentés au gaz naturel seront remis à niveau après à peu près 20 années d'opération. Le coût moyen estimé de remise à niveau d'un groupe en configuration cycle combiné au gaz naturel est d'approximativement 126 dollars du kilowatt. Le tableau 5.B illustre ces coûts pour les groupes qui auraient autrement nécessité une remise à niveau.

Table 5.B: Incremental net refurbishment costs (millions of dollars, discounted to 2017 using a 3% discount rate)

	2019–2025	2026–2030	2031–2035	2036–2040	2041–2045	2046–2050	2051–2055	Total
Alberta	0	0	0	0	0	0	0	0
Saskatchewan	0	0	-51	0	0	0	0	-51
New Brunswick	0	0	-86	0	0	0	0	-86
Nova Scotia	-40	-209	-57	-59	0	0	0	-365
Rest of Canada	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	-40	-209	-194	-59	0	0	0	-502

Tableau 5.B : Coûts différentiels nets de la remise à neuf (en millions de dollars, actualisés à 2017 utilisant un taux d'actualisation de 3 %)

	2019-2025	2026-2030	2031-2035	2036-2040	2041-2045	2046-2050	2051-2055	Total
Alberta	0	0	0	0	0	0	0	0
Saskatchewan	0	0	-51	0	0	0	0	-51
Nouveau-Brunswick	0	0	-86	0	0	0	0	-86
Nouvelle-Écosse	-40	-209	-57	-59	0	0	0	-365
Reste du Canada	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	-40	-209	-194	-59	0	0	0	-502

Decommissioning costs

The cost of decommissioning units is expected to be \$55 million. Units are expected to be decommissioned the year they cease operating. In the policy scenario all decommissioning costs for coal-fired units will be carried in 2030. These costs will then be avoided in the future. Decommissioning costs are assumed to be \$117/kW when scrap material credit is taken into account. This cost accounts for activities such as dismantling boilers, demolishing structures and asbestos remediation. It also includes project expenses such as securing permits and insurance, renting heavy equipment and hiring operating engineers. Since the real cost does not change over time, the incremental impact is the time value of money spent at different periods.

Coûts de mise hors service

La mise hors service de groupes existants devrait coûter 55 millions de dollars, et elle devrait se produire pendant l'année au cours de laquelle les groupes cessent leurs activités. Dans le scénario réglementaire, la totalité des coûts de mise hors service des groupes alimentés au charbon sera reportée en 2030. Ces coûts seront alors évités dans les années subséquentes. On a présumé que les coûts de mise hors service atteindront 117 \$/kW, en tenant compte du crédit pour les matières mises au rebut. Ce chiffre s'applique à des activités telles que le démantèlement de chaudières, la démolition de structures et le désamiantage. Il comprend également les dépenses de projet, notamment pour obtenir des permis et des assurances, louer de la machinerie lourde et embaucher des opérateurs de machinerie lourde. Comme le coût réel reste le même au fil des ans, l'impact différentiel est la valeur temporelle de l'argent dépensé à différentes périodes.

Table 5.C: Incremental net decommissioning costs (millions of dollars, discounted to 2017 using a 3% discount rate)

	2019–2025	2026–2030	2031–2035	2036–2040	2041–2045	2046–2050	2051–2055	Total
Alberta	0	195	-189	0	0	0	0	6
Saskatchewan	0	22	0	0	-15	0	0	7
New Brunswick	0	37	0	0	-25	0	0	13
Nova Scotia	0	85	-10	-9	-16	-7	-13	29
Rest of Canada	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	339	-199	-9	-56	-7	-13	55

Tableau 5.C : Coûts différentiels nets de mise hors service (millions de dollars, actualisés à 2017 utilisant un taux d'actualisation de 3 %)

	2019-2025	2026-2030	2031-2035	2036-2040	2041-2045	2046-2050	2051-2055	Total
Alberta	0	195	-189	0	0	0	0	6
Saskatchewan	0	22	0	0	-15	0	0	7
Nouveau-Brunswick	0	37	0	0	-25	0	0	13
Nouvelle-Écosse	0	85	-10	-9	-16	-7	-13	29
Reste du Canada	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	339	-199	-9	-56	-7	-13	55

Electricity supply costs

The additional cost of supplying customers with electricity in Canada will be \$1.9 billion between 2019 and 2055. Electricity supply costs are ongoing costs associated with delivering electricity to customers. Supply costs consist of operations and maintenance (O&M) [the non-fuel cost for generating electricity], fuel, out of province purchases (the price paid to import electricity), and lost revenue

Coûts d'approvisionnement en électricité

Entre 2019 et 2055, il en coûtera 1,9 milliard de dollars de plus pour approvisionner les consommateurs en électricité au Canada. Les coûts d'approvisionnement en électricité sont des coûts permanents liés à la fourniture d'électricité aux consommateurs. Les coûts d'approvisionnement comprennent les dépenses de fonctionnement et d'entretien (coûts autres que ceux des combustibles pour la

from foregone exports. These are discussed below. The values in tables 6.A (changes to electricity trade with other regions), 6.B (operating and maintenance costs), and 6.C (fuel costs), sum to the values presented in Table 6.

production d'électricité), les combustibles, les achats à l'extérieur de la province (le prix payé pour importer de l'électricité) et la perte de revenus en raison des manques à gagner des exportations. Ces coûts sont indiqués ci-dessous. Les valeurs du tableau 6.A (changements dans les échanges avec d'autres régions), 6.B (coûts d'opération et d'entretien), et 6.C (coûts de carburant) s'additionnent pour obtenir les valeurs du tableau 6.

Table 6: Incremental impact on the cost to supply electricity (millions of dollars, discounted to 2017 using a 3% discount rate)

	2019–2025	2026–2030	2031–2035	2036–2040	2041–2045	2046–2050	2051–2055	Total
Alberta	0	338	-7	8	-1	-1	-1	334
Saskatchewan	0	35	123	111	43	0	0	312
New Brunswick	0	77	363	315	-94	-3	-2	656
Nova Scotia	0	103	451	312	147	-28	-73	913
Rest of Canada	0	-147	-106	-83	1	0	0	-336
Total	0	406	824	661	96	-32	-76	1,879

Tableau 6 : Impact différentiel sur le coût de l'approvisionnement en électricité (en millions de dollars, actualisés à 2017 utilisant un taux d'actualisation de 3 %)

	2019-2025	2026-2030	2031-2035	2036-2040	2041-2045	2046-2050	2051-2055	Total
Alberta	0	338	-7	8	-1	-1	-1	334
Saskatchewan	0	35	123	111	43	0	0	312
Nouveau-Brunswick	0	77	363	315	-94	-3	-2	656
Nouvelle-Écosse	0	103	451	312	147	-28	-73	913
Reste du Canada	0	-147	-106	-83	1	0	0	-336
Total	0	406	824	661	96	-32	-76	1 879

Electricity trade

The North American electricity grid is strongly interconnected, particularly in eastern regions. Canada is a net exporter of electricity to the United States, mainly due the availability of low-cost hydroelectric generating resources. According to the National Energy Board's [Electricity Trade Summary](#), the net electricity exports from Canada to the United States was 62.2 TWh in 2017, with net revenue of \$2.7 billion.

The Amendments will slightly increase electricity imports and reduce exports since a greater portion of domestic capacity will be used to supply the domestic market. Net exports to the United States will be an average of 2.3 TWh lower per year between 2030 and 2044 in the policy scenario relative to the baseline scenario. Cumulatively, exports to the United States are 33.8 TWh lower while imports will be 1.4 TWh higher in the policy scenario than in the baseline scenario. The reduction in net export

Marché de l'électricité

Le réseau nord-américain est fortement intégré, particulièrement dans les régions de l'Est. Le Canada est un exportateur net d'électricité aux États-Unis, résultant principalement des ressources hydroélectriques à coûts faibles. Selon le [Résumé des échanges commerciaux d'électricité](#) de l'Office national de l'énergie, en 2017 les exportations nettes d'électricité du Canada vers les États-Unis se chiffraient à 62,2 TWh pour une valeur nette de 2,7 milliards de dollars.

Les modifications entraîneront une légère augmentation des importations et une réduction des exportations puisqu'une plus grande proportion de la capacité sera utilisée pour subvenir aux besoins du marché. Les exportations nettes aux États-Unis diminueront en moyenne de 2,3 TWh par année entre 2030 et 2044 dans le scénario réglementaire relativement au scénario de référence. Cumulativement, les exportations vers les États-Unis sont inférieures de 33,8 TWh et les importations provenant des

revenue will be approximately \$1.1 billion. It should be noted that Canada remains a net exporter of electricity in both the baseline and policy scenarios, and the change in trade represents a small share of overall electricity demand in Canada.

Most of the reduction in electricity exports is due to the expected change in flows from Quebec. A portion of the electricity that is currently exported to New York State or New England in the baseline scenario will be sent to New Brunswick in the policy scenario. On the other hand, New Brunswick will also reduce its exports to Quebec to meet domestic shortfall, and Quebec will scale down its exports to Ontario, in response to reductions in imports from New Brunswick.

Overall, the Amendments will result in an incremental impact on the electricity trade balance of \$1.0 billion. This will comprise a reduction in electricity export revenues of \$731 million and an increase in import expenditure by \$291 million.

Table 6.A shows the net impact on electricity trade balances for affected provinces. This includes both import spending and lost revenue.

États-Unis augmentent de 1,4 TWh dans le scénario réglementaire par rapport au scénario de référence. La réduction des revenus nets d'exportation sera d'environ 1,1 milliard de dollars. Il faut noter que le Canada demeure un exportateur net d'électricité dans les deux scénarios et que le changement dans le niveau des échanges représente une petite part de la demande totale au Canada.

La majorité des réductions des exportations d'électricité résulte du changement attendu dans les flux du Québec. Une portion de l'électricité qui est actuellement exportée vers l'état de New York ou la Nouvelle-Angleterre dans le scénario de référence sera envoyée au Nouveau-Brunswick dans le scénario réglementaire. D'autre part, le Nouveau-Brunswick va également réduire ses exportations au Québec afin de répondre aux pénuries intérieures d'électricité, et le Québec va diminuer ses exportations vers l'Ontario en réponse aux réductions des importations du Nouveau-Brunswick.

Dans l'ensemble, les modifications auront un impact différentiel sur la balance commerciale de l'électricité de 1,0 milliard de dollars. Ce chiffre comprend une réduction des revenus d'exportation d'électricité de 731 millions de dollars et une augmentation des dépenses d'importation de 291 millions de dollars.

Le tableau 6.A montre les répercussions nettes sur la balance commerciale de l'électricité pour les provinces touchées. Ceci inclut à la fois les dépenses d'importations et les pertes de revenus.

Table 6.A: Incremental impact on the electricity trade balance (millions of dollars, discounted to 2017 using a 3% discount rate)

	2019–2025	2026–2030	2031–2035	2036–2040	2041–2045	2046–2050	2051–2055	Total
Alberta	0	35	20	24	4	0	0	83
Saskatchewan	0	-31	-19	-21	-3	0	0	-74
New Brunswick	0	140	620	509	283	42	15	1,609
Nova Scotia	0	5	-44	-69	-49	-42	-15	-213
Rest of Canada	0	-148	-108	-85	-41	0	0	-382
Total	0	1	468	358	194	0	0	1,022

Tableau 6.A : Impact différentiel sur la balance commerciale de l'électricité (en millions de dollars, actualisés à 2017 utilisant un taux d'actualisation de 3 %)

	2019-2025	2026-2030	2031-2035	2036-2040	2041-2045	2046-2050	2051-2055	Total
Alberta	0	35	20	24	4	0	0	83
Saskatchewan	0	-31	-19	-21	-3	0	0	-74
Nouveau-Brunswick	0	140	620	509	283	42	15	1 609
Nouvelle-Écosse	0	5	-44	-69	-49	-42	-15	-213
Reste du Canada	0	-148	-108	-85	-41	0	0	-382
Total	0	1	468	358	194	0	0	1 022

O&M costs

Natural gas-fired electricity generating units have lower fixed and variable O&M costs than coal-fired electricity generating units. The average undiscounted cost of fixed and variable O&M for a natural gas-fired combined cycle unit is expected to be approximately \$6,210/MW, and \$1.6/megawatt-hour (MWh), respectively in all provinces between 2019 and 2055. Whereas the average undiscounted costs for a coal-fired unit are \$12,000/MW for fixed O&M and \$2.1/MWh for variable O&M, over the same period.

The Amendments will result in lower O&M costs of about \$287 million. Table 6.B shows the combined fixed and variable O&M savings as a result of the Amendments.

Coûts de fonctionnement et d'entretien

Les groupes de production d'électricité alimentés au gaz naturel présentent des coûts de fonctionnement et d'entretien fixes et variables plus bas que les groupes de production d'électricité alimentés au charbon. La moyenne non actualisée des coûts fixes et variables d'opération et d'entretien pour un groupe à cycle combiné alimenté au gaz naturel serait respectivement d'environ 6 210 \$/MW et 1,6 \$/mégawattheure (MWh) dans toutes les provinces entre 2019 et 2055. En comparaison, la moyenne non actualisée des coûts pour un groupe au charbon est de 12 000 \$/MW pour les coûts de fonctionnement et d'entretien fixes et de 2,1 \$/MWh pour les coûts de fonctionnement et d'entretien variables pour la même période.

Les modifications représenteront des coûts de fonctionnement et d'entretien moindres, d'environ 287 millions de dollars. Le tableau 6.B regroupe les économies en coûts de fonctionnement et d'entretien fixes et variables qui résulteraient des modifications.

Table 6.B: Incremental operating and maintenance costs (millions of dollars, discounted to 2017 using a 3% discount rate)

	2019–2025	2026–2030	2031–2035	2036–2040	2041–2045	2046–2050	2051–2055	Total
Alberta	0	-44	-2	-3	-1	-1	-1	-53
Saskatchewan	0	-1	-11	-8	-3	0	0	-25
New Brunswick	0	-12	-51	-38	-20	-3	-2	-127
Nova Scotia	0	-9	-40	-22	-13	-5	0	-89
Rest of Canada	0	1	3	2	1	0	0	6
Total	0	-66	-102	-70	-36	-9	-3	-287

Tableau 6.B : Coûts différentiels de fonctionnement et d'entretien (en millions de dollars, actualisés à 2017 utilisant un taux d'actualisation de 3 %)

	2019-2025	2026-2030	2031-2035	2036-2040	2041-2045	2046-2050	2051-2055	Total
Alberta	0	-44	-2	-3	-1	-1	-1	-53
Saskatchewan	0	-1	-11	-8	-3	0	0	-25
Nouveau-Brunswick	0	-12	-51	-38	-20	-3	-2	-127
Nouvelle-Écosse	0	-9	-40	-22	-13	-5	0	-89
Reste du Canada	0	1	3	2	1	0	0	6
Total	0	-66	-102	-70	-36	-9	-3	-287

Fuel costs

Fuel costs account for most variable generating expenses for thermal units. The Amendments will result in net fuel costs totalling \$1.3 billion.

Table 6.C shows the expected incremental fuel costs of the Amendments, which will total \$1.3 billion over the time frame. While fuel costs for most affected provinces will increase, New Brunswick will experience fuel savings from shutting down the coal-fired electricity generating unit in 2030 and replacing the lost generation with imports from Quebec. Incremental fuel costs for Alberta include higher fuel costs incurred by coal-to-gas converted units. These units use more fuel (are less efficient) compared to new natural gas units.

Coûts des combustibles

Les coûts des combustibles constituent la majeure partie des dépenses variables de production pour les groupes thermiques. Les modifications feront en sorte que les coûts nets des combustibles totaliseront 1,3 milliard de dollars.

Le tableau 6.C comprend les coûts différentiels attendus des modifications qui totaliseraient 1,3 milliard de dollars pour la période d'analyse. Pendant que le coût des combustibles augmentera dans la plupart des provinces affectées, le Nouveau-Brunswick connaîtra une économie en combustibles résultant de la mise hors service du groupe de production d'électricité alimenté au charbon en 2030 et le remplacement de la perte de génération par des importations du Québec. Les coûts différentiels de combustibles pour l'Alberta incluent des coûts de combustibles plus élevés par groupes convertis du charbon au gaz naturel. Ces groupes utilisent davantage de combustibles (ils sont moins efficaces) comparativement aux nouveaux groupes alimentés au gaz naturel.

Table 6.C: Incremental fuel costs (millions of dollars, discounted to 2017 using a 3% discount rate)

	2019–2025	2026–2030	2031–2035	2036–2040	2041–2045	2046–2050	2051–2055	Total
Alberta	0	346	-25	-14	0	0	0	307
Saskatchewan	0	68	153	140	46	0	0	407
New Brunswick	0	-51	-205	-156	-74	0	0	-486
Nova Scotia	0	108	535	403	160	-23	-73	1,109
Rest of Canada	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	471	458	373	132	-23	-73	1,338

Tableau 6.C : Coûts différentiels des combustibles (en millions de dollars, actualisés à 2017 utilisant un taux d'actualisation de 3 %)

	2019-2025	2026-2030	2031-2035	2036-2040	2041-2045	2046-2050	2051-2055	Total
Alberta	0	346	-25	-14	0	0	0	307
Saskatchewan	0	68	153	140	46	0	0	407
Nouveau-Brunswick	0	-51	-205	-156	-74	0	0	-486
Nouvelle-Écosse	0	108	535	403	160	-23	-73	1 109
Reste du Canada	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	471	458	373	132	-23	-73	1 338

Fuel prices vary by province and over time, but as shown in Table 7, the expected price paid by electric utility generators for natural gas is expected to be approximately double the cost of coal when compared in terms of cost for delivered energy, measured as dollars per million British thermal units (MMBtu).

Le prix du carburant varie entre les provinces, mais comme l'indique le tableau 7, on prévoit que le prix payé par les producteurs d'électricité pour le gaz naturel sera le double du coût du charbon comparativement au coût de l'énergie livrée, mesurée en dollars par millions d'unités thermiques britanniques (MMBtu).

Coal prices are forecast based on historic prices adjusted using the growth rate of the average mine mouth coal price taken from the United States Energy Information Administration *Annual Energy Outlook 2015* reference case.

Historical natural gas prices are based on data from Statistics Canada, and future prices are forecast according to the world natural gas price from the National Energy Board's projection for the Henry Hub prices and adjusted regionally through consultation with stakeholders.

La prévision du prix du charbon est établie à partir des prix historiques ajustés en fonction du taux de croissance du prix moyen du charbon à l'entrée de la mine, tel qu'indiqué dans le rapport de l'Energy Information Administration des États-Unis intitulé *Annual Energy Outlook 2015*.

Le prix historique du gaz naturel est fondé sur les données de Statistique Canada, et le prix futur est estimé selon le prix mondial du gaz naturel établi par la projection des prix du carrefour Henry de l'Office national de l'énergie et corrigé à l'échelle régionale à la suite d'une consultation avec les intervenants.

Table 7: Electricity fuel prices (dollars per MMBtu)

		Alberta	Saskatchewan	New Brunswick	Nova Scotia
2020	Coal	1.07	1.88	2.97	3.58
	Natural Gas	3.13	4.23	8.30	8.30
2030	Coal	1.23	2.05	3.14	3.75
	Natural Gas	3.85	4.60	8.32	8.32
2040	Coal	1.39	2.20	3.29	3.90
	Natural Gas	4.20	4.95	8.60	8.60
2050	Coal	1.39	2.20	3.29	3.90
	Natural Gas	4.20	4.95	8.60	8.60

Tableau 7 : Prix des combustibles pour les services d'électricité (en dollars par MMBtu)

		Alberta	Saskatchewan	Nouveau-Brunswick	Nouvelle-Écosse
2020	Charbon	1,07	1,88	2,97	3,58
	Gaz naturel	3,13	4,23	8,30	8,30
2030	Charbon	1,23	2,05	3,14	3,75
	Gaz naturel	3,85	4,60	8,32	8,32
2040	Charbon	1,39	2,20	3,29	3,90
	Gaz naturel	4,20	4,95	8,60	8,60
2050	Charbon	1,39	2,20	3,29	3,90
	Gaz naturel	4,20	4,95	8,60	8,60

Welfare loss from reduced electricity use

In 2016, Canadians consumed 577.1 TWh of electricity from utility generators.³³ In the baseline scenario, domestic demand for electricity from utility generators is expected to increase to 602.3 TWh by 2040. In the policy scenario, electricity demand in 2040 will be 150 GWh lower than the baseline scenario.

Perte de bien-être découlant d'une consommation d'électricité réduite

En 2016, les Canadiens ont consommé 577,1 TWh d'électricité provenant des services publics³³. Dans le scénario de référence, la demande nationale en électricité provenant des services publics devrait augmenter à 602,3 TWh d'ici 2040. Dans le scénario réglementaire, en 2040, la demande en électricité sera inférieure d'environ 150 GWh.

³³ This total does not include electricity produced by industrial generators for their own use. Source: Statistics Canada. Table: 25-10-0021-01 (formerly CANSIM 127-0008) Electric power, electric utilities and industry, annual supply and disposition. Accessed August 9, 2018.

³³ La somme totale ne comprend pas l'électricité produite par les producteurs industriels pour leur propre consommation. Source : Statistique Canada. Tableau 25-10-0021-01 (anciennement CANSIM 127-0008) L'énergie électrique, services d'électricité et d'industrie, disponibilité et écoulement, annuel. Consulté le 9 août 2018.

Since, in most cases, compliance costs will be passed on to consumers, retail prices will be higher in the policy scenario relative to the baseline scenario. In response to higher prices, consumers will shift behaviour toward lower electricity-dependent activities or more efficient technologies. The quantified impact of the cost of reduced electricity-dependent behaviour is calculated as the change in domestic electricity consumption multiplied by the retail electricity prices in the policy scenario. This is a measure of how much consumers in the policy scenario will need to be compensated to use the same level of electricity as in the baseline scenario. In terms of welfare loss, this is similar to compensating variation. This measure may overstate the true welfare cost since it does not account for the welfare gained from the substitution toward lower electricity-dependent activities. As shown in Table 8, the value of the loss in welfare will be approximately \$200 million.

Les prix au détail seront plus élevés dans le scénario réglementaire que dans celui de référence comme les consommateurs assumeront la majeure partie des coûts de conformité. Confrontés à une hausse des prix, les consommateurs se tourneront vers des activités moins énergivores ou opteront pour des technologies plus efficaces. Le scénario réglementaire quantifie la répercussion du coût d'une diminution de la consommation d'électricité et d'un changement de comportement de la part des consommateurs en multipliant la variation de la consommation nationale d'électricité par le prix de vente au détail de l'électricité. Le résultat ainsi obtenu indique, pour le scénario réglementaire, la mesure dans laquelle les consommateurs devront obtenir une compensation pour utiliser la même consommation d'électricité que dans le scénario de référence. Pour ce qui est de la perte de bien-être, le calcul est le même que pour la compensation de la variation. Cette mesure peut surestimer le véritable coût du bien-être, car elle ne tient pas compte du gain en matière de bien-être découlant du remplacement des activités énergivores par des activités consommant moins d'électricité. Comme le montre le tableau 8, la valeur de la perte de bien-être se chiffrera à environ 200 millions de dollars.

Table 8: Incremental electricity welfare cost (millions of dollars, discounted to 2017 using a 3% discount rate)

	2019–2025	2026–2030	2031–2035	2036–2040	2041–2045	2046–2050	2051–2055	Total
Alberta	0	-1	14	3	0	0	0	16
Saskatchewan	0	0	12	17	7	0	0	36
New Brunswick	0	0	2	5	3	0	0	11
Nova Scotia	0	0	31	36	32	28	10	137
Rest of Canada	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	-2	59	62	42	28	10	200

Tableau 8 : Coûts différentiels de la perte de bien-être liée à la réduction de la consommation d'électricité (en millions de dollars, actualisés à 2017 utilisant un taux d'actualisation de 3 %)

	2019-2025	2026-2030	2031-2035	2036-2040	2041-2045	2046-2050	2051-2055	Total
Alberta	0	-1	14	3	0	0	0	16
Saskatchewan	0	0	12	17	7	0	0	36
Nouveau-Brunswick	0	0	2	5	3	0	0	11
Nouvelle-Écosse	0	0	31	36	32	28	10	137
Reste du Canada	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	-2	59	62	42	28	10	200

Government costs

There will be negligible incremental government costs associated with the administration, compliance promotion, and enforcement of the Amendments. Costs to government from the Regulations were identified in the 2012 Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS).³⁴ A minimal and reactive compliance promotion approach will be adopted by the Department within the first year after the publication of the Amendments. This will include posting information on the Government of Canada's website, including the amended Regulations, this RIAS, frequently asked questions, and answers to information or clarification requests.

Coûts pour le gouvernement

L'administration des modifications, la promotion de la conformité et l'application du Règlement entraîneront une hausse négligeable des coûts différentiels pour le gouvernement. Ces coûts pour le gouvernement ont été identifiés dans le résumé de l'étude d'impact de la réglementation (RÉIR) de 2012.³⁴ Le Ministère adoptera une approche minimale et réactive en matière de promotion de la conformité au cours de la première année suivant la publication des modifications. Cela inclura la publication de renseignements sur le site Web du gouvernement du Canada, dont le Règlement modifié, le présent résumé de l'étude d'impact de la réglementation, une foire aux questions et les réponses aux demandes d'information ou d'éclaircissements.

Summary of benefits and costs

Table 9: Summary of impacts (millions of dollars, discounted to 2017 using a 3% discount rate)

Quantified impacts	2019–2025	2026–2030	2031–2035	2036–2040	2041–2045	2046–2050	2051–2055	Total
Benefits								
Avoided GHG damage	0	503	1,156	1,034	578	102	20	3,392
Air quality improvement	0	450	416	256	120	17	5	1,263
Total Benefits	0	952	1,572	1,290	698	119	24	4,655
Costs								
Capital costs	–40	1,110	–419	–181	–553	–142	–79	–305
Electricity supply costs	0	406	824	661	290	–32	–76	2,073
Reduced electricity use	0	–2	59	62	42	28	10	200
Total costs	–40	1,515	464	543	–221	–146	–146	1,968
Net benefits	40	–562	1,108	747	919	265	170	2,687
Other quantified metrics								
Reduction in GHG emissions (Mt CO ₂ e)	0	13	31	29	17	3	1	94
Reduction in NO _x emissions (kt)	0	37	73	56	34	5	1	206
Reduction in SO _x emissions (kt)	0	90	223	150	75	13	5	555

³⁴ Enforcement costs presented in the 2012 RIAS were approximately \$1.17 million (in 2010 CAD) between 2015 and 2035. While the incremental impact of the Amendments on enforcement costs would be negligible, modelling using more recent data determined enforcement costs to be approximately \$4 million (in 2016 CAD) between 2019 and 2055.

³⁴ Dans le RÉIR de 2012, les coûts de mise en application entre 2015 et 2035 représentaient environ 1,17 million de dollars (en dollars canadiens de 2010). Bien que les retombées additionnelles des modifications sur les coûts d'application seraient négligeables, la modélisation, utilisant des données plus récentes, a évalué les coûts de mise en application du Règlement entre 2019 et 2055 à environ 4 millions de dollars (en dollars canadiens de 2016).

*Résumé des avantages et des coûts***Tableau 9 : Résumé des répercussions (en millions de dollars, actualisés à 2017 utilisant un taux d'actualisation de 3 %)**

Répercussions quantifiées	2019-2025	2026-2030	2031-2035	2036-2040	2041-2045	2046-2050	2051-2055	Total
Avantages								
Dommages liés aux GES évités	0	503	1 156	1 034	578	102	20	3 392
Amélioration de la qualité de l'air	0	450	416	256	120	17	5	1 263
Total des avantages	0	952	1 572	1 290	698	119	24	4 655
Coûts								
Coûts en capital	-40	1 110	-419	-181	-553	-142	-79	-305
Coûts d'approvisionnement en électricité	0	406	824	661	290	-32	-76	2 073
Consommation d'électricité réduite	0	-2	59	62	42	28	10	200
Total des coûts	-40	1 515	464	543	-221	-146	-146	1 968
Avantages nets	40	-562	1 108	747	919	265	170	2 687
Autres paramètres quantifiés								
Réduction des émissions de GES (Mt d'éq. CO ₂)	0	13	31	29	17	3	1	94
Réduction des émissions de NO _x (kt)	0	37	73	56	34	5	1	206
Réduction des émissions de SO _x (kt)	0	90	223	150	75	13	5	555

The anticipated cumulative GHG emission reductions of about 94 Mt CO₂e will be achieved at an estimated cost of \$2.0 billion, or \$21 per tonne of CO₂e from 2019–2055, as shown in Table 10.

The Amendments are expected to reduce GHG emissions by 12.8 Mt CO₂e in 2030. To achieve these GHG emission reductions, it is expected that compliance costs of \$874 million will be incurred, or \$69 per tonne of CO₂e. This cost per tonne measure is skewed by high upfront costs, while the avoided costs are accrued in the following years.

Les réductions cumulatives des émissions de GES prévues d'environ 94 Mt d'éq. CO₂ seront réalisées à un coût estimé à 2,0 milliards de dollars, soit 21 dollars par tonne de d'éq. CO₂ de 2019 à 2055, comme le montre le tableau 10.

Les modifications devraient permettre de réduire de 12,8 Mt d'éq. CO₂ d'émissions de GES en 2030. Pour ce faire, des dépenses liées à la conformité de l'ordre de 874 millions de dollars, ou 69 dollars par tonne de d'éq. CO₂, seront engagées. Cependant, cette mesure du coût par tonne est biaisée par des coûts initiaux élevés, tandis qu'au cours des années subséquentes, les coûts évités s'accumulent.

Table 10: Cost per tonne of GHG emission reductions

	Costs (millions of dollars)	GHG emission reductions (Mt CO ₂ e)	Cost per tonne
2019–2055	1,968	93.8	20.97
In 2030	874	12.8	68.55

Distributional impact analysis

The Maritime provinces will be most affected by the Amendments, with about three quarters of compliance costs (incremental costs excluding cost savings in the rest of Canada) occurring in Nova Scotia and New Brunswick. The majority of this cost will come from the increased cost to supply their customers with electricity, either through higher fuel costs or by purchasing power from another region. Table 11 shows the cost breakdown by province, as well as the share of total compliance cost.

Tableau 10 : Coût par tonne des réductions d'émissions des GES

	Coûts (millions de dollars)	Réduction des émissions de GES (Mt d'éq. CO ₂)	Coût par tonne
2019-2055	1 968	93,8	20,97
En 2030	874	12,8	68,55

Analyse de répartition des répercussions

Les provinces maritimes seront les plus affectées par les modifications, avec la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick encourageant trois quarts des coûts différentiels (à l'exclusion des économies réalisées ailleurs au Canada). La majeure partie de ces coûts trouvera son origine dans l'augmentation des coûts de livraison d'électricité aux clients, soit par des coûts de combustibles plus élevés ou par l'achat d'électricité d'une autre région. Le tableau 11 illustre la ventilation des coûts par province et la part des coûts de conformité totaux.

Table 11: Distribution of compliance costs (millions of dollars, discounted to 2017 using a 3% discount rate)

	Capital cost	Supply costs	Welfare loss from reduced use	Total cost	Share of total compliance cost
Alberta	-69	338	16	285	12%
Saskatchewan	10	309	36	356	15%
New Brunswick	-171	996	11	835	36%
Nova Scotia	-79	807	137	865	37%
Rest of Canada	4	-377	0	-373	—
Total	-305	2,073	200	1,968	100%

Total compliance cost is the sum of incremental costs for Alberta, Saskatchewan, New Brunswick and Nova Scotia excluding cost savings in the rest of Canada.

Tableau 11 : Répartition des coûts de conformité (en millions de dollars, actualisés à 2017 utilisant un taux d'actualisation de 3 %)

	Coût en capital	Coût d'approvisionnement	Perte de bien-être par une consommation réduite	Coût total	Part du coût total
Alberta	-69	338	16	285	12%
Saskatchewan	10	309	36	356	15 %
Nouveau-Brunswick	-171	996	11	835	36 %
Nouvelle-Écosse	-79	807	137	865	37 %
Reste du Canada	4	-377	0	-373	—
Total	-305	2 073	200	1 968	100 %

Les coûts totaux de conformité correspondent à la somme des coûts différentiels pour l'Alberta, la Saskatchewan, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse, et ils excluent les économies de coûts dans le reste du Canada.

Competitiveness impact

As discussed above, the Amendments will increase generation costs. These costs could be recovered through price increases, although these will have to be approved either by the Provincial Cabinet in Saskatchewan, or by electricity regulators for New Brunswick and Nova Scotia.

Alberta is not expected to be significantly affected by the federal policy since a coal phase out is already planned for 2030 as part of the province's Climate Leadership Plan. The Amendments require coal-fired units to shut down one year earlier (by December 31, 2029), but the effects are expected to be minimal in Alberta since business decisions will be largely attributable to the provincial policy.

Residential retail price impacts

The Amendments could affect residential electricity consumers with a limited ability to accommodate higher electricity retail prices. As shown in Table 12, residential electricity prices could be up to 5% higher in affected provinces in the policy scenario compared to the baseline scenario. Based on 2016 prices,³⁵ such an increase will add up to \$100³⁶ to the average annual electricity bill, with the highest increase in Nova Scotia.

Répercussion sur la compétitivité

Comme mentionné ci-dessus, les modifications augmenteront les coûts de production. Il serait possible de recouvrer ces coûts par une hausse des prix, mais cette mesure devra recevoir l'approbation soit du Cabinet provincial de la Saskatchewan soit des organismes de réglementation en matière d'électricité du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse.

L'Alberta ne devrait pas être très touchée par la politique fédérale, car l'élimination du charbon est déjà prévue pour 2030 dans le cadre de son Plan de leadership en matière de climat. Les modifications exigent la fermeture des groupes alimentés au charbon un an plus tôt (le 31 décembre 2029 au plus tard), mais devraient avoir des répercussions minimales en Alberta, étant donné que les décisions d'affaires seront largement attribuables à la politique provinciale.

Répercussions sur le prix au détail pour les consommateurs résidentiels

Les modifications pourraient avoir des répercussions sur les consommateurs résidentiels d'électricité ayant peu de moyens d'absorber une augmentation des prix. Comme le montre le tableau 12, les tarifs d'électricité des clients résidentiels pourraient augmenter d'au plus 5 % dans les provinces touchées selon le scénario réglementaire comparativement au scénario de référence. D'après les tarifs de 2016³⁵, une telle augmentation ajoutera jusqu'à 100 dollars³⁶ par année sur la facture moyenne d'électricité, avec la plus forte hausse en Nouvelle-Écosse.

Table 12: Residential retail price impacts of the Amendments

	Estimated average monthly electricity bill (in 2016 \$)	Highest percentage increase in policy scenario relative to baseline scenario (%)	Estimated annual increase in electricity spending (\$)
Calgary, Alberta	104.00	4.1	51.03
Regina, Saskatchewan	146.45	1.1	19.38
Moncton, New Brunswick	124.98	1.4	21.64
Halifax, Nova Scotia	158.83	5.2	100.05

The estimated increase in electricity spending is presented in annual terms, as the period in which the Amendments are expected to impact on the expenditure varies by province.

³⁵ Based on an assumed consumption rate of 1 000 kWh per month. *Comparison of Electricity Prices in Major North American Cities 2016* (page 19): http://www.hydroquebec.com/publications/en/docs/comparaison-electricity-prices/comp_2016_en.pdf.

³⁶ See Table 12 — based on available residential retail prices in Canadian cities.

³⁵ Ce total suppose un taux de consommation de 1 000 kWh par mois. *Comparaison des prix de l'électricité des principales grandes villes nord-américaines, 2016* (page 19) : <http://www.hydroquebec.com/publications/fr/docs/comparaison-prix/comparaison-prix-2016.pdf>.

³⁶ Voir le tableau 12, basé sur les prix de détail résidentiels disponibles dans les villes canadiennes.

Tableau 12 : Répercussions des modifications sur le tarif de détail facturé aux clients résidentiels

	Estimation de la facture d'électricité moyenne mensuelle (en dollars de 2016)	Hausse en pourcentage la plus élevée dans le scénario réglementaire par rapport au scénario de référence (%)	Estimation de l'augmentation annuelle des dépenses d'électricité (\$)
Calgary (Alberta)	104	4,1	51,03
Regina (Saskatchewan)	146,45	1,1	19,38
Moncton (Nouveau-Brunswick)	124,98	1,4	21,64
Halifax (Nouvelle-Écosse)	158,83	5,2	100,05

L'augmentation estimée des dépenses en électricité est présentée en termes annuels, car la période sur laquelle les modifications devraient avoir une incidence sur les dépenses varie selon les provinces.

Impacts on Canada's interprovincial and international electricity trade

Canadian electricity exports are primarily from provinces with large amounts of low-cost, non-emitting electricity generation. For example, Quebec, Manitoba, and British Columbia — provinces that almost exclusively generate hydroelectricity — accounted for roughly two thirds of Canadian exports in 2016. Ontario accounted for approximately 28% of Canadian exports and has no coal-fired electricity generation. While Canadian and American electricity markets are integrated to some extent, limits on transmission systems between the two countries will moderate the impacts on trade flows between the two countries.

The Amendments will not impose any barriers for Canadian exports of electricity to the United States. However, the quantity of Canadian electricity surplus available to be exported could be affected. If provinces affected by the federal Amendments respond to lost capacity by purchasing electricity from other provinces, this may result in fewer exports to the United States. According to the Department's modelling, the Amendments will cause an average of 5% of projected Canadian electricity exports destined for the United States to be redirected to provinces that have phased out coal-fired generation capacity annually between 2030 and 2044.

Market forces, tax incentives, United States state-level environmental policies and technology development will be more important determinants of electricity trade balance between Canada and the United States going forward, as these factors will dictate the long-term development of electricity generation in the United States.

Répercussions sur le commerce de l'électricité interprovincial et international du Canada

Les exportations d'électricité du Canada se font principalement par les provinces produisant beaucoup d'électricité à faible coût et sans émissions. Prenons, par exemple, le Québec, le Manitoba et la Colombie-Britannique, des provinces productrices presque exclusivement d'hydroélectricité, qui étaient responsables d'environ les deux tiers des exportations canadiennes en 2016. La part de l'Ontario, qui ne compte aucune production d'électricité alimentée au charbon, représentait environ 28 % des exportations canadiennes. Malgré l'intégration dans une certaine mesure des marchés de l'électricité canadien et américain, les limites imposées aux réseaux de transmission entre les deux pays pourront atténuer les répercussions sur les flux commerciaux entre les deux pays.

Les modifications n'imposeront aucune barrière aux exportations d'électricité canadiennes vers les États-Unis. Cependant, elles pourraient toucher le surplus d'électricité du Canada disponibles pour l'exportation. Si, en réponse aux modifications, et à la suite d'une perte de capacité, les services publics provinciaux achetaient de l'électricité d'autres provinces, cela pourrait réduire les exportations aux États-Unis. Selon la modélisation réalisée par le Ministère, les modifications donneront lieu à un détournement de 5 % en moyenne des exportations commerciales prévues d'électricité du Canada vers les États-Unis qui serait redirigé vers les provinces qui accusent une perte de capacité de production alimentée au charbon entre 2030 et 2044.

Les forces du marché, les incitatifs fiscaux, les politiques environnementales des États américains et les avancées technologiques seront des facteurs plus importants au fil du temps dans la balance commerciale en matière d'électricité du Canada avec les États-Unis, car ils dicteront les conditions de l'évolution à long terme de la production d'électricité aux États-Unis.

Competitiveness of electricity intensive industries

Electricity price impacts induced by the Amendments could reduce the competitive position of certain manufacturing and extractive industries in the four provinces that will be affected by the policy. The cost exposure of sectors will vary, but will generally be influenced by the intensity of electricity use of the firms' operations. Electricity-intensive sectors operating in these provinces include pulp, paper and paperboard mills; industrial gas manufacturing; pesticide and fertilizer manufacturing; and potash mining.

While costs for these sectors could increase as a result of electricity price increases, any impacts on the competitiveness position could be mitigated through a number of ways. For example, price increases could be passed on to consumers for firms that have sufficient market power. In addition, provincial utilities may have some discretion in the degree of electricity price increases faced by large electricity consumers. Meanwhile, electricity price impacts are expected to be reduced for industrial facilities that generate electricity on-site, which is currently the case, for example, at some pulp and paper and potash facilities in affected provinces. For context, it should be noted that other factors have a greater influence on the competitive environment faced by industry, including labour and capital costs, proximity to market, tax treatment, exchange rates, infrastructure, and rule of law.³⁷

Labour market considerations

Three sectors could experience direct labour market impacts from Amendments: coal mining; coal-fired electricity generation; and the coal transportation sector, including ports and railways.

In 2016, between 2 000 and 3 500 people were directly employed in the Canadian thermal coal mining sector, with mines located in British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Nova Scotia. The sector's labour force

Compétitivité des entreprises consommant beaucoup d'électricité

Les répercussions sur le prix de l'électricité induites par les modifications pourraient se traduire par un affaiblissement de la position concurrentielle de certaines entreprises du secteur de la fabrication et de l'extraction dans les quatre provinces qui seront touchées par la politique. Le coût des secteurs susceptibles d'être touchés variera, mais sera généralement influencé par l'ampleur de la consommation d'électricité nécessaire pour l'exploitation des entreprises. Les secteurs consommant beaucoup d'électricité opérant dans les provinces affectées incluent les moulins de pâtes, papier et carton, la fabrication de gaz industriels, de pesticides et fertilisants, et l'exploitation de potasse.

Pendant que les coûts augmenteraient pour ces secteurs conséquemment à l'augmentation des coûts de l'électricité, tout impact sur la position compétitive pourrait être réduit par divers moyens. Par exemple, les augmentations de prix pourraient être transférées aux consommateurs par les entreprises qui ont une puissance commerciale suffisante. De plus, les services publics provinciaux peuvent avoir une marge de manœuvre discrétionnaire pour établir les coûts d'électricité des grands utilisateurs. Entre-temps, les impacts des prix de l'électricité devraient être réduits pour les installations industrielles qui produisent de l'électricité sur place, ce qui est actuellement le cas pour certaines installations de pâte et papiers et de potasse dans les provinces touchées. Dans ce contexte, il convient de noter que d'autres facteurs ont une plus grande influence sur l'environnement concurrentiel confrontant l'industrie, incluant les coûts de main-d'œuvre et de capitaux, la proximité aux marchés, le traitement fiscal, les taux de change, les infrastructures et l'état de droit³⁷.

Considérations relatives au marché de l'emploi

Les modifications pourraient avoir des répercussions directes sur le marché de l'emploi dans trois secteurs : l'extraction du charbon; la production d'électricité alimentée au charbon et le transport du charbon, dont les ports et les entreprises ferroviaires.

En 2016, entre 2 000 et 3 500 personnes occupaient des emplois directs dans le secteur minier du charbon thermique au Canada, avec des mines situées en Colombie-Britannique, Alberta, Saskatchewan et Nouvelle-Écosse.

³⁷ Provincial carbon pricing and competitiveness pressures (EcoFiscal 2015), accessible at <http://ecofiscal.ca/wp-content/uploads/2015/11/Ecofiscal-Commission-Carbon-Pricing-Competitiveness-Report-November-2015.pdf>.

³⁷ Tarification provinciale du carbone et pressions concurrentielles (EcoFiscal, 2015), accessible à : <https://ecofiscal.ca/fr/reports/tarification-provinciale-du-carbone-et-pressions-concurrentielles/>

represents up to 0.02% of Canadian employment.^{38,39} Employment in the Canadian coal mining sector, which includes employment in both thermal coal and metallurgical coal mines, has declined since 2013, concurrent with a 12% decrease in coal production between 2013 and 2016.⁴⁰ The prospect of increasing exports of Canadian thermal coal is weak. In 2017, Westmoreland's Coal Valley Mine was the only Canadian thermal coal mine exporting its product.⁴¹ European markets are shrinking and are already being supplied by countries with lower production costs, while growth markets in Asia are expected to be supplied by their own domestic production as well as cost-competitive Indonesian, Russian and Australian exports. Consequently, Canadian thermal coal exports are unlikely to increase and most Canadian thermal coal mines that supply domestic consumption are not expected to continue to operate after the Amendments come into effect.

In 2016, up to 1 500 workers were directly employed at coal-fired electricity plants that will be affected by the Amendments.⁴² Many of these jobs could be at risk as a result of the Amendments. However, employment impacts in the utility sector are expected to be mitigated by the construction or conversion and operation of new generating capacity. For example, recently announced conversions of coal units to natural gas in Alberta will allow them to extend their operating lives beyond regulatory phase-out dates. To put the above-mentioned employment figures into context, the Canadian labour market's average quarterly change has been more or less 61 300 jobs between

Ce secteur représente jusqu'à 0,02 % de la main-d'œuvre canadienne^{38,39}. Depuis 2013, les emplois ne cessent de diminuer dans le secteur canadien des mines de charbon, y compris les emplois dans les mines de charbon thermique et les mines de charbon métallurgique et, de 2013 à 2016, la production de charbon a affiché une baisse de 12 %⁴⁰. Les perspectives d'accroissement des exportations canadiennes de charbon thermique sont faibles. En 2017, la mine de Coal Valley de l'entreprise Westmoreland était la seule exportatrice de charbon thermique du Canada⁴¹. Les marchés européens se contractent et sont déjà approvisionnés par des pays ayant des coûts de production inférieurs, tandis que l'approvisionnement des marchés à forte croissance de l'Asie devrait provenir de leur propre production nationale ainsi que des exportations à coût concurrentiel de l'Indonésie, de la Russie et de l'Australie. Ainsi, il est improbable que les exportations canadiennes de charbon thermique augmentent et la plupart des mines de charbon thermique canadiennes qui répondent à la demande des consommateurs nationaux devraient cesser leurs activités après l'entrée en vigueur des modifications.

En 2016, les centrales de production d'électricité au charbon, qui seront touchées par les modifications, employaient directement jusqu'à 1 500 travailleurs⁴². Un grand nombre de ces emplois pourraient être menacés par l'application des modifications. Cependant, les répercussions sur l'emploi dans le secteur des services publics seraient atténuées par la construction ou la conversion et l'exploitation d'une nouvelle capacité de production. En Alberta, par exemple, il a récemment été annoncé que des centrales alimentées au charbon seraient converties au gaz naturel, ce qui permettra de prolonger leur durée d'exploitation au-delà des dates de fermeture réglementaires. Pour situer dans leur

³⁸ Based on Statistics Canada (2016), Table 281-0024 (SEPH). Higher range employment numbers were estimated by prorating total coal employment (including thermal coal and metallurgical coal jobs) using the share of thermal coal production relative to total coal production in Canada. Lower range employment estimates were derived from the National Pollutant Release Inventory employment data, which only includes full-time employees, and is accessible at <http://ec.gc.ca/inrp-npri/donnees-data/index.cfm?do=query&lang=en>.

³⁹ Ibid., Table 282-0087 (LFS)

⁴⁰ Market Snapshot: Canadian coal production hits 30 year low: <https://www.neb-one.gc.ca/nrg/ntgrtd/mrkt/snpshst/2017/03-05cndnclprdctn-eng.html>

⁴¹ Westmoreland's Coal Valley Mine employs 438 people and exports coal to utilities in the Asia-Pacific region: <http://westmoreland.com/location/coal-valley-mine-alberta/>.

⁴² Employment estimates are derived from the National Pollutant Release Inventory, accessible at <http://ec.gc.ca/inrp-npri/donnees-data/index.cfm?do=query&lang=en>.

³⁸ Selon Statistique Canada (2016), Tableau 281-0024 (EERH). Les données sur l'emploi ont été estimées en calculant au prorata le nombre total d'emplois liés au charbon (y compris les emplois dans les domaines du charbon thermique et du charbon métallurgique) à partir de la part de la production de charbon thermique dans la production totale de charbon au Canada. Des estimations d'emploi plus faibles tirées des données de l'Inventaire national des rejets de polluants, qui ne comprennent que les employés à temps plein, sont accessibles à : <https://pollution-dechets.canada.ca/inventaire-national-rejets/archives/index.cfm?lang=Fr>.

³⁹ Ibidem, Tableau 282-0087 (EPA).

⁴⁰ Aperçu du marché : la production de charbon au Canada à son plus bas niveau en 30 ans : <https://www.neb-one.gc.ca/nrg/ntgrtd/mrkt/snpshst/2017/03-05cndnclprdctn-fra.html>.

⁴¹ La mine de Coal Valley de la société Westmoreland emploie 438 travailleurs et exporte du charbon à des services publics dans la région de l'Asie-Pacifique : <http://westmoreland.com/location/coal-valley-mine-alberta/>.

⁴² Les estimations des chiffres relatifs à l'emploi sont tirées de l'Inventaire national des rejets de polluants, accessible à l'adresse : <https://pollution-dechets.canada.ca/inventaire-national-rejets/archives/index.cfm?lang=Fr>.

the second quarter of 2007 and the first quarter of 2017.⁴³ Employment transitions for thermal coal mines and coal-fired electricity plants will occur gradually as operations are closed over time.

Employment estimates associated with transporting coal are not available. However, Canadian rail transportation is not expected to be significantly affected by the policy. In 2015, coal represented 13% of total tonnage shipped by rail in Canada. However, 87% of coal-by-rail shipments originated in British Columbia, which produces mostly metallurgical coal used for steel production that is not expected to be affected by the Amendments. Nearly 13% of coal-by-rail shipments originated in Alberta, virtually all of which were destined for British Columbia. Since British Columbia does not have coal-fired electricity generation, any thermal coal that is shipped from Alberta to British Columbia is likely exported, and is likely to be unaffected by the Amendments.

For provinces that import thermal coal, namely Nova Scotia and New Brunswick, the Amendments will eliminate demand for such imports, resulting in a decrease in traffic at domestic ports and reduced railway use. These ports and associated railways are relatively more vulnerable to changes in coal traffic than those of Canada's Pacific Coast. While coal accounts for an important share of their current economic activity, a significant portion of tonnage flowing through these ports is not coal. Therefore, it is unlikely that these ports will cease operations, though employment and revenue could be affected, as they transition their operations and adjust to the new business environment over time.

Community-level impacts

Many of the jobs associated with coal-fired electricity generation are concentrated in small communities, and the economic effects for these communities could be significant given low coal prices and an unfavourable outlook for coal markets. As a result of the Amendments, most thermal coal mines currently in operation in Canada are not

contexte les chiffres relatifs à l'emploi mentionnés ci-dessus, la variation trimestrielle moyenne du marché de l'emploi canadien a été de 61 300 emplois entre le deuxième trimestre de 2007 et le premier trimestre de 2017⁴³. La transition des emplois des mines de charbon thermique et des centrales de production d'électricité alimentées au charbon s'échelonna dans le temps au fur et à mesure de la fermeture des installations.

Les estimations des emplois relatifs au transport du charbon ne sont pas disponibles. Cependant, on ne s'attend pas à ce que la politique ait des répercussions importantes sur le secteur canadien du transport ferroviaire. En 2015, le charbon représentait 13 % du tonnage total expédié par rail au Canada. Par contre, 87 % des envois de charbon par rail provenaient de la Colombie-Britannique, où l'on produit principalement du charbon métallurgique utilisé dans la production d'acier qui ne serait pas visé par les modifications. Près de 13 % des envois de charbon par rail proviennent de l'Alberta, dont essentiellement la majeure partie était destinée à la Colombie-Britannique. Puisque cette province ne dispose d'aucune capacité de production d'électricité alimentée au charbon, le charbon thermique en provenance de l'Alberta qui lui est destiné est probablement exporté, et il est peu probable qu'il soit touché par les modifications.

Quant aux provinces importatrices de charbon thermique, soit la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, elles n'auront plus à maintenir ces importations pour répondre à la demande, ce qui entraînerait une réduction du transport en direction et en provenance des ports nationaux et par voie ferroviaire. Ces ports et les entreprises de transport ferroviaire connexes sont relativement plus vulnérables aux changements qui toucheront le transport du charbon que ceux de la côte du Pacifique. Bien que le charbon représente une part importante de leur activité économique présente, il ne constitue pas une grande partie du tonnage passant par ces ports. Il est donc peu probable que l'entrée en vigueur des modifications mette fin aux activités de ces ports, mais elles pourraient avoir des répercussions sur les emplois et les revenus lors de la transition de leurs opérations, jusqu'à ce qu'ils s'adaptent à leur nouvel environnement commercial.

Répercussions pour les collectivités

De nombreux emplois liés à la production d'électricité au charbon sont concentrés dans de petites collectivités, et les répercussions économiques pour ces collectivités pourraient être importantes étant donné la faiblesse des prix du charbon et des perspectives économiques défavorables pour les marchés du charbon. Avec la mise en

⁴³ Statistics Canada (2017), Table 282-0087 (LFS). The figure cited was derived by subtracting the end-of-quarter employment estimates from the previous quarter's estimate, and then taking an average of the absolute values. This was done for data over the past 10 years (Q2 2007–Q1 2017).

⁴³ Statistique Canada (2017), Tableau 282-0087 (EPA). Le chiffre cité a été obtenu en soustrayant le nombre estimatif d'emplois à la fin d'un trimestre de celui du trimestre précédent, et en faisant la moyenne des valeurs absolues. Ce calcul a été fait pour les données des dix dernières années (du T2 de 2007 au T1 de 2017).

anticipated to operate past 2030 and some are expected to shut down before then. While aggregate employment effects caused by these closures are expected to be relatively small and often transitional as local labour markets adjust, layoffs could be concentrated in small communities that are heavily dependent on the coal mining and/or electricity generation industry and therefore have significant effects in such communities.

To ensure a just and fair transition to support Canadian workers, Canada has launched a task force, including labour and business, to hear from workers and communities. The Government of Canada is working with the Government of Alberta on a one-window approach to address the needs of workers. For example, with training and re-employment transition support, workforce adjustment programs, layoff prevention through the Work Sharing Program, and immediate assistance to displaced workers through employment insurance.

Uncertainty of impact estimates

Any model attempting to forecast the behaviour of millions of individuals over multiple decades is subject to uncertainty. A sensitivity analysis was conducted by changing one variable at a time while holding other variables constant to examine the risks and uncertainty of key parameters for the analysis. As shown in Table 13, altering the discount rate, increasing capital costs, and using the 95th percentile value for the social cost of greenhouse gases does not alter the overall conclusion that the impact of the Amendments is a net benefit to Canadians.

application des modifications, on s'attend à ce que la plupart des mines de charbon thermique actuellement exploitées au Canada aient cessé leurs activités après 2030 et certaines pourraient fermer plus tôt. Bien que les effets cumulatifs sur les emplois de ces fermetures seraient relativement minimes et souvent transitoires, à mesure que le marché de l'emploi s'adapte, les licenciements pourraient être concentrés dans les petites collectivités qui dépendent beaucoup des mines de charbon et/ou de l'industrie de la production d'électricité. Par conséquent, les répercussions pourraient être importantes dans ces collectivités.

Afin de garantir une transition juste et équitable pour soutenir les travailleurs canadiens, le Canada mettra sur pied un groupe de travail, comprenant des syndicats et des entreprises, afin d'entendre les travailleurs et les collectivités. Le gouvernement du Canada travaillera avec le gouvernement de l'Alberta sur une approche à guichet unique pour répondre aux besoins des travailleurs. Par exemple, en offrant des programmes de formation et de réemploi, des programmes de réaménagement des effectifs, de la prévention du licenciement grâce au programme de Travail partagé, et une aide immédiate aux travailleurs déplacés grâce à l'assurance-emploi.

Incertitude des estimations des répercussions

Tout modèle utilisé pour prévoir le comportement de millions de personnes sur plusieurs décennies présente des incertitudes. Une analyse de la sensibilité a été menée en changeant une variable à la fois tout en maintenant les autres variables constantes. Cette analyse a permis d'examiner les risques et l'incertitude associés à des paramètres clés aux fins d'analyse. Comme le montre le tableau 13, la modification du taux d'actualisation, l'augmentation des coûts en capital et l'utilisation de la valeur du 95^e centile pour le coût social des gaz à effet de serre ne changent en rien la conclusion générale selon laquelle les répercussions des modifications représentent un avantage net pour les Canadiens.

Table 13: Summary of key parameters used in the analysis (millions of dollars, discounted to 2017 using a 3% discount rate)

	Benefit	Cost	Net benefits	Benefit/Cost ratio
Central analysis	4,655	1,968	2,687	2.4
Discount rate 7%	2,333	1,214	1,119	1.9
Discount rate 0%	8,142	2,687	5,455	3.0
Capital costs 20% higher	4,655	1,997	2,659	2.3
Capital costs 50% higher	4,655	2,039	2,616	2.3
Capital costs 100% higher	4,655	2,110	2,545	2.2
Social cost of carbon (SCC) 95th percentile	15,986	1,968	14,018	8.1

Tableau 13 : Résumé des paramètres clés utilisés dans l'analyse (millions de dollars, actualisés à 2017 utilisant un taux d'actualisation de 3 %)

	Avantage	Coût	Avantages nets	Rapport coût/bénéfice
Analyse centrale	4 655	1 968	2 687	2,4
Taux d'actualisation 7 %	2 333	1 214	1 119	1,9
Taux d'actualisation 0 %	8 142	2 687	5 455	3,0
Coûts en capital 20 % plus élevés	4 655	1 997	2 659	2,3
Coûts en capital 50 % plus élevés	4 655	2 039	2 616	2,3
Coûts en capital 100 % plus élevés	4 655	2 110	2 545	2,2
95 ^e centile du coût social du carbone (CSC)	15 986	1 968	14 018	8,1

Fuel price

The price of fuel is one of the main factors in determining the impact of the Amendments. Table 14 shows the estimated total cost of the Amendments with coal and natural gas prices 20% higher or lower than forecast.

Table 14: Fuel price sensitivity

TOTAL COST				
Estimated average coal and natural gas prices (2020–2050)		Natural gas price		
		–20%	Central (\$6.37/MMBtu)	+20%
Coal price	+20%	597	1,478	2,359
	Central (\$2.58/MMBtu)	1,087	1,968	2,849
	–20%	1,577	2,458	3,339

The bottom, right-hand cell of Table 14 shows the high incremental cost scenario where coal prices are 20% lower than expected and natural gas prices are 20% higher than expected. In this scenario, the total cost of the Amendments is nearly \$3.2 billion. Since the benefits will not change, the net benefit will remain positive. In order for a deviation in fuel prices to lead to a negative net benefit, coal will have to be about 43% lower, and natural gas about 43% higher, than forecast. This scenario will result in a total cost of slightly higher than \$4.7 billion.

Coal-to-natural-gas conversions

As stated above, some electricity firms in Alberta have indicated their intention to convert six coal-fired units to run on natural gas between 2020 and 2022. An electricity generating unit converted to run on natural gas will emit less CO₂ than when it ran on coal. According to the Department's modelling, the six confirmed conversions will lower Alberta's GHG emissions due to the Amendments

Prix des combustibles

Le prix des combustibles est l'un des facteurs principaux dont il faut tenir compte pour déterminer l'incidence des modifications. Le tableau 14 montre le coût estimatif total des modifications avec des prix du charbon et du gaz naturel 20 % plus élevés ou plus bas que prévu.

Tableau 14 : Sensibilité du prix des combustibles

TOTAL DES COÛTS				
Prix moyen estimé pour le charbon et le gaz naturel (2020 à 2050)		Prix du gaz naturel		
		–20%	Centrale (6,37 \$/MMBtu)	+20 %
Prix du charbon	+20 %	597	1 478	2 359
	Centrale (2,58 \$/MMBtu)	1 087	1 968	2 849
	–20 %	1 577	2 458	3 339

La cellule dans le coin inférieur droit du tableau 14 représente le coût différentiel le plus élevé dans lequel le prix du charbon est 20 % plus bas que prévu et celui du gaz naturel 20 % plus haut que prévu. Dans ce scénario, le coût total des modifications avoisine les 3,2 milliards de dollars. Comme les avantages demeureront inchangés, l'avantage net restera positif. Pour qu'un écart des prix des combustibles entraîne un avantage net négatif, il faudra que le prix du charbon soit près de 43 % moins élevé que prévu et celui du gaz naturel 43 % plus élevé que prévu. Ce scénario entraînera un coût total légèrement supérieur à 4,7 milliards de dollars.

Conversions du charbon au gaz naturel

Comme indiqué ci-dessus, des entreprises d'électricité de l'Alberta ont indiqué leur intention de convertir au gaz naturel six groupes alimentés au charbon entre 2020 et 2022. Un groupe de production d'électricité converti au gaz naturel émettra moins de CO₂ que lorsqu'il fonctionnait au charbon. Selon la modélisation du Ministère, en raison des modifications, les six conversions confirmées

by about 3 Mt CO₂e than without those conversions, over the analytical period. There will also be an increase in fuel costs and a decrease in the cost for commissioning replacement generating capacity as the converted units, which are less efficient, will replace the need for building new natural gas generating units when coal-fired plants shut down early due to the Amendments. It should be noted that the complete impact of coal-to-gas conversions is not known as more conversions of coal-fired plants could be announced after the Amendments come into effect.

Global GHG emission changes

Accounting for global GHG emission changes can have implications on the estimated climate change benefits of the Amendments. For simplicity, the central case of cost-benefit analysis includes only the domestic GHG emission changes. However, there is a possibility that increases in electricity imports from the United States due to the Amendments will contribute to global GHG emissions. Assuming various electricity generation mixes and emission intensities, the higher electricity imports from the United States are estimated to increase global GHG emissions by 13.9 Mt CO₂e cumulatively over the analytical period, which translates to climate change damages of about \$500 million (\$0.5 billion). This could reduce the net benefits of the Amendments from \$2.7 billion to \$2.2 billion. Thus, accounting for global GHG emission changes does not alter the overall conclusion that the impact of the Amendments is a net benefit to Canadians.

“One-for-One” Rule

The Amendments will not change the reporting requirements; therefore, there is no new incremental burden. The “One-for-One” Rule therefore does not apply. As a result, there is no requirement to remove an existing regulation.

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as none of the businesses that will be covered by the Amendments are small businesses. The Amendments will therefore produce no costs for small businesses.

du charbon au gaz naturel vont diminuer par environ 3 Mt d'éq. CO₂ les émissions de GES de l'Alberta par rapport à celle sans conversion, au cours de la période d'analyse. Il y aura aussi une augmentation du coût du carburant et une diminution du coût de mise en service de la capacité de production de remplacement comme les groupes convertis, moins efficaces, remplacera le besoin de construire de nouveaux groupes de production de gaz naturel lorsque les centrales à charbon vont fermer plus tôt que prévu en raison des modifications. Il convient de noter que l'on ne connaît pas encore toutes les répercussions des conversions du charbon au gaz étant donné que d'autres conversions de centrales au charbon pourraient être annoncées après l'entrée en vigueur des modifications.

Changements des émissions de GES à l'échelle mondiale

La prise en compte des changements des émissions de GES à l'échelle mondiale peut avoir une incidence sur les avantages escomptés des modifications dans la lutte contre les changements climatiques. À des fins de simplicité, le scénario de base de l'analyse coûts-avantages comprend uniquement les changements des émissions de GES à l'échelle nationale. Toutefois, la hausse des importations d'électricité en provenance des États-Unis résultant des modifications pourrait contribuer aux émissions de GES à l'échelle mondiale. En tenant compte de diverses méthodes de production d'électricité et de diverses intensités des émissions, on estime que la hausse des importations d'électricité en provenance des États-Unis augmentera de façon cumulative les émissions mondiales de GES de 13,9 Mt d'éq. CO₂ au cours de la période d'analyse, ce qui se traduit par des dommages liés aux changements climatiques d'environ 500 millions de dollars (0,5 milliard de dollars). Ces dommages pourraient faire passer les avantages nets des modifications de 2,7 milliards de dollars à 2,2 milliards de dollars. Ainsi, la prise en compte des changements des émissions de GES à l'échelle mondiale ne modifie pas la conclusion globale selon laquelle les modifications apportent un avantage net pour les Canadiens.

Règle du « un pour un »

Les modifications n'auront aucune incidence sur les exigences relatives à l'établissement de rapports. Par conséquent, elles ne vont pas augmenter le fardeau administratif. La règle du « un pour un » ne s'applique pas. C'est pourquoi il n'est pas nécessaire d'éliminer un règlement existant.

Lentille des petites entreprises

Le point de vue de la petite entreprise ne s'applique pas aux modifications, étant donné qu'il n'y a aucune petite entreprise parmi celles visées par les modifications. Les modifications n'induiront donc aucun coût pour de petites entreprises.

Consultation

The Department of Environment (the Department) developed the Amendments in consultation with Indigenous organizations, environmental non-governmental organizations, industry and related professional associations, and provinces and territories. On December 17, 2016, the *Notice of intent to develop greenhouse gas regulations for electricity generation in Canada* (the Notice) was published in the *Canada Gazette*, Part I, for a 60-day public comment period. The Notice advised of the intent of the Government to amend the *Reduction of Carbon Dioxide Emissions from Coal-fired Generation of Electricity Regulations* published on September 12, 2012, and to develop regulatory requirements for natural gas-fired electricity generation. During the 60-day public comment period, 8 comments were received on the Amendments from stakeholders. The Department addressed these comments in the consultation section of the Regulatory Impact Analysis Statement published with the proposed *Regulations Amending the Reduction of Carbon Dioxide Emissions from Coal-fired Generation of Electricity Regulations* in the *Canada Gazette*, Part I, on February 17, 2018.

The Amendments were also subject to a 60-day public comment period. The Department received 22 comments from stakeholders including provinces, utilities, non-governmental organizations and industrial associations, on the policy objective, equivalency agreements, reporting requirements, overlapping policies and initiatives, and cost benefit analysis. Below is a summary of these comments and the responses by the Government.

Policy objective

One industry stakeholder suggested that the Amendments should align the timing of the federal phase-out of conventional coal (end of 2029) with Alberta's phase-out (end of 2030). This stakeholder suggested that the federal phase-out date conflicts with the agreements between the Government of Alberta and provincial coal operators, which included transition payments to the companies under the Climate Leadership Plan. In addition, a province indicated that the Regulations require more flexible timelines to phase out coal and transition to renewable electricity alternatives. They proposed delaying the coal phase-out by a decade to allow enough time to deploy feasible and least-cost alternatives such as nuclear or hydro. However, the requests to delay the Amendments by either one year or a decade were not considered, as this will make it difficult for Canada to meet its GHG emission reduction targets. Accelerated coal phase-out is one of the mechanisms being used by the Government of Canada to meet its 2030 national and international targets of

Consultation

Le ministère de l'Environnement (le Ministère) a élaboré les modifications en consultation avec les organisations autochtones, les organisations non gouvernementales de l'environnement, l'industrie et les associations professionnelles concernées ainsi que les provinces et territoires. Le 17 décembre 2016, le Ministère a publié un *Avis d'intention d'élaborer des règlements sur les gaz à effet de serre provenant de la production d'électricité au Canada* (l'Avis) dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, pour une période de consultation publique de 60 jours. L'Avis publié le 12 septembre 2012 annonce l'intention du gouvernement de modifier le *Règlement sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone – secteur de l'électricité thermique au charbon* et d'établir les exigences réglementaires relatives à la production d'électricité à partir du gaz naturel. Au cours de la période de consultation publique de 60 jours, les intervenants ont formulé 8 commentaires sur les modifications. Le Ministère a abordé ces commentaires dans la section de la consultation du résumé de l'étude d'impact de la réglementation publié avec la proposition du *Règlement modifiant le Règlement sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone – secteur de l'électricité thermique au charbon* dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 17 février 2018.

Les modifications ont également été soumises à une période de consultation du public de 60 jours. Le Ministère a reçu 22 commentaires des intervenants, y compris les provinces, les services publics, les organisations non gouvernementales (ONG) et les associations industrielles, sur l'objectif de la politique, les accords d'équivalence, les rapports à présenter, le chevauchement des politiques et des initiatives et l'analyse des coûts et des bénéfices. Vous trouverez ci-dessous un résumé de ces commentaires et les réponses du gouvernement.

Objectif de la politique

Un intervenant de l'industrie a suggéré que les modifications devraient coordonner le calendrier fédéral de l'élimination graduelle de la production d'électricité conventionnelle au charbon (prévu pour la fin de 2029), avec celui de l'Alberta (prévu pour la fin de 2030). Cet intervenant a laissé entendre que la date pour l'élimination progressive établie par le gouvernement fédéral entre en conflit avec les accords entre le gouvernement de l'Alberta et les exploitants provinciaux du charbon, lesquels comprennent des paiements de transition aux entreprises en vertu du Plan de leadership en matière de climat (Climate Leadership Plan). En outre, une province a indiqué que le règlement exige des délais plus souples pour l'élimination progressive du charbon et la transition vers des solutions de rechange en électricité renouvelable. Elle a proposé de retarder d'une décennie l'abandon progressif du charbon afin de prévoir suffisamment de temps pour mettre en place des solutions de rechange réalisables, au coût le plus bas, comme la production d'électricité nucléaire ou

GHG reductions under the Paris Agreement. The Department also clarified that provinces may replace their phased-out coal-fired generation by selecting the generation options that best suits their circumstances. These may include, but are not limited to, importing electricity from neighbouring jurisdictions, building new natural gas plants, converting coal plants to operate on natural gas, building new wind capacity and other renewable energy sources, and pursuing equivalency agreements.

An environmental NGO stakeholder suggested that additional measures are required to ensure that a significant portion of retired coal-fired electricity is either replaced with renewable sources of electricity or energy storage capacity, or that replacement generation is not required due to reduced overall demand with increased efficiency and demand-side management. The Department noted that the Pan-Canadian Framework is being used to implement additional measures, such as carbon pricing, beyond these Amendments to reduce GHG emissions. In addition, there are other federal programs aimed at supporting storage, efficiency, and energy demand management.

Equivalency agreements

Multiple health and environmental NGOs proposed that any current or future equivalency agreements related to the amended regulations also consider air pollutants (such as mercury, sulphur dioxide, nitrogen oxides and fine particulate matter) in addition to GHGs. They also suggested that current or future equivalency agreements should not facilitate a transition to natural gas-fired electricity generation. Instead, they recommended requiring a transition that incorporates a majority generation mix of renewables (e.g. 70%) with a minority of natural gas-fired generation (e.g. 30%). Additionally, the NGOs recommended that the process to develop and implement equivalency agreements be made more transparent for all stakeholders and that a periodic review of such agreements be completed midway in their implementation. One environmental NGO noted that equivalency agreements, in general, can weaken the intended outcomes of regulations. These comments will be taken into account during the development of equivalency agreements.

d'hydroélectricité. Cependant, la demande de retarder l'échéancier des modifications d'un an ou d'une décennie n'a pas été retenue, comme elle rendrait les objectifs de réduction des émissions de GES difficilement atteignables pour le Canada. L'élimination accélérée du charbon est l'un des mécanismes utilisés par le gouvernement du Canada pour atteindre ses cibles nationales et internationales de 2030 de réduction des GES au titre de l'Accord de Paris. Le Ministère a aussi précisé que les provinces pourraient remplacer leur perte de production d'électricité à partir du charbon en choisissant les méthodes de production les mieux adaptées à leur situation. Celles-ci pourraient comprendre, entre autres, l'importation d'électricité provenant d'administrations voisines, la construction de nouvelles centrales au gaz naturel, la conversion de centrales au charbon en centrales au gaz naturel, la création de nouvelles capacités éoliennes et d'autres sources d'énergie renouvelable, et la conclusion d'accords d'équivalence.

Un intervenant des ONG pour l'environnement a suggéré que des mesures supplémentaires soient prises pour s'assurer qu'une partie importante des groupes de production d'électricité alimentés au charbon est remplacée par des sources renouvelables d'électricité ou une capacité de stockage de l'énergie, ou que la production de remplacement n'est pas nécessaire en raison de la réduction de la demande globale, de l'augmentation de l'efficacité et d'une gestion axée sur la demande. Le Ministère a noté que le Cadre pancanadien est utilisé pour mettre en œuvre des mesures supplémentaires, telles que la tarification du carbone, au-delà de ces modifications pour réduire les émissions de GES. De plus, d'autres programmes fédéraux visent à soutenir le stockage de l'énergie, l'amélioration de l'efficacité et la gestion de la demande d'énergie.

Accords d'équivalence

Plusieurs ONG de la santé et de l'environnement ont proposé que les accords d'équivalence actuels ou futurs liés au Règlement modifié prennent également en considération les polluants atmosphériques (comme le mercure, le dioxyde de soufre, les oxydes d'azote et les particules fines) en plus des GES. Les ONG ont aussi laissé entendre que les accords d'équivalence actuels ou futurs ne devraient pas favoriser une transition vers la production d'électricité à partir de gaz naturel. Elles ont plutôt recommandé que l'on exige une transition comprenant une majorité de méthodes de production d'énergies renouvelables (par exemple 70 %) et une minorité de production d'énergie à partir du gaz naturel (par exemple 30 %). De plus, les ONG ont recommandé de rendre le processus d'élaboration et de mise en œuvre des accords d'équivalence plus transparents pour tous les intervenants, et elles ont recommandé qu'un examen périodique de tels accords soit réalisé à mi-chemin de leur mise en œuvre. Une ONG environnementale a indiqué que, de manière générale, les accords d'équivalence peuvent atténuer les résultats escomptés des règlements. Ces commentaires

The Department noted that the purpose of equivalency agreements is to avoid duplication among the various orders of government and to enable the best-positioned jurisdiction to ensure the highest environmental quality for Canadians. These agreements are important instruments for enabling the federal and provincial/territorial governments to work together effectively and efficiently to achieve broad environmental protection goals. These agreements are negotiated on a regulation-by-regulation basis and the Department cannot comment on ongoing or future negotiations. However, before every equivalency agreement comes into force, the Government provides a 60-day comment period during which any person may file comments or a notice of objection. The Minister will provide a report to the public on these submissions at the end of the 60 days.

Reporting requirements

One environmental NGO commented that all reported data (e.g. emissions of GHGs) should be made publicly available at the unit-level. The Department noted that reported compliance data is not available to the public. However, the federal GHG Reporting Program (GHGRP) and the National Pollutant Release Inventory (NPRI) are updating their reporting requirements to provide for unit-level data.

Overlapping policies and initiatives

One of the issues arising from the Department's engagement with industry stakeholders was a concern that federal climate change policies affecting the electricity sector, including the accelerated coal phase-out, the clean fuel standard, and the output-based carbon pricing system, were being developed at a challenging pace and were overlapping each other. The Department established The Multi-Stakeholder Committee on GHG Regulatory Measures and Programs to serve as a forum for stakeholders to identify issues of interest or concern and share views on the interactions (synergistic and overlapping) among climate change programs and regulations, as well as on the cumulative GHG and economic impacts.

Cost-benefit analysis

Two provinces and two industry stakeholders claimed that the costs of the Regulations are underestimated in

seront pris en considération dans l'élaboration d'accords d'équivalence.

Le Ministère a mentionné que les accords d'équivalence visent à éviter les chevauchements parmi les différentes administrations et à permettre à l'administration la mieux placée d'offrir aux Canadiens un environnement de la meilleure qualité possible. Ces accords constituent des instruments importants permettant aux administrations fédérale, provinciales et territoriales de collaborer avec efficacité et efficience afin d'atteindre les objectifs généraux de protection de l'environnement. Ces accords sont négociés règlement par règlement, et le Ministère ne peut émettre aucun commentaire au sujet de négociations en cours ou futures. Cependant, avant l'entrée en vigueur de chacun des accords d'équivalence, le gouvernement prévoit une période de commentaires de 60 jours pendant laquelle les personnes qui le souhaitent peuvent présenter leurs commentaires ou un avis d'objection. Le ministre soumet un rapport à l'intention du public qui porte sur ces commentaires et avis à la fin de la période de 60 jours.

Exigences en matière de rapport

Une ONG de l'environnement a fait remarquer que toutes les données communiquées (par exemple les émissions de GES) devraient être rendues publiques au niveau des groupes de production. Le Ministère a indiqué que les données de conformité ne sont pas accessibles au public. Cependant, le Programme de déclaration des émissions de GES (PDGES) et l'Inventaire national des rejets de polluants (INRP) du gouvernement fédéral mettent à jour leurs exigences en matière d'obligation de fournir des données au niveau des groupes de production.

Chevauchement des politiques et des initiatives

L'une des questions découlant du dialogue du Ministère avec les intervenants de l'industrie était une inquiétude liée aux politiques du gouvernement fédéral en matière de changements climatiques touchant le secteur de l'électricité, y compris l'accélération de l'élimination progressive du charbon, la norme relative au combustible propre et la tarification du carbone basée sur les résultats, entre autres, ont été mis au point à un rythme très rapide et faisaient l'objet de chevauchements. Le Ministère a créé un comité multi-intervenants sur les mesures réglementaires et les programmes de réduction des GES pour servir de tribune aux intervenants afin de cerner les questions d'intérêt ou les préoccupations et de discuter des interactions (synergies et chevauchements) entre les programmes de lutte contre le changement climatique et les règlements, ainsi que sur les effets cumulatifs des GES et les impacts économiques.

Analyse coûts-avantages

Deux provinces et deux intervenants de l'industrie ont fait valoir que les coûts de la réglementation sont sous-

select provinces. This includes costs for operations and fuel, capital, and infrastructure. They stated that depreciation cycles for bridging/interim assets will be compressed, which will lead to higher incremental rates for ratepayers in the province. They also noted that the analysis may underestimate the cost of liquid natural gas and fuel transmission (pipeline) requirements, as well as the effects of extreme weather. An environmental NGO proposed that the cost-benefit analysis should consider increased utilization/development of renewables, provincial interconnections (interties) and hydro imports for some provinces instead of assuming new natural gas infrastructure.

The Department worked with stakeholders to incorporate their comments, where backed by suitable evidence. This included updating many cost assumptions including gas price forecasts, and the costs of refurbishment, maintenance and depreciation. The Department also updated provincial electricity generation mixes and distributions, in collaboration with provincial stakeholders. The Department notes that the pathway selected by its model to phase out coal-fired electricity is not meant to represent the only pathway available. Rather, the model selects the lowest cost pathway, given the model inputs, to meet the predicted future demand.

One industry stakeholder commented that the Amendments (as shown in the analysis) will have a significant impact on ratepayers in the province. The stakeholder requested additional information to better understand consumer-level impacts upon households and businesses in their jurisdiction. The Department followed up with this stakeholder to provide a more detailed breakdown of impacts. The stakeholder also commented that if their province opts to import electricity from a neighbouring province, that this could be viewed as a “wealth transfer” from one jurisdiction to another, without any ability to return these costs to the economy of origin. Therefore, they emphasized the importance of fully understanding the impacts of the Amendments and the possible unintended consequences. As well, the stakeholder stated that such imports from outside Canada may result in higher GHG emissions, if such generation is fired by fossil fuels. The Department clarified that the central case of cost-benefit analysis only captures the reductions of GHG emissions from domestic sources. Due to uncertainty associated with electricity generation mixes and emission intensities from outside Canada, the possible GHG emission impacts occurring in other jurisdictions are presented in the sensitivity analysis section (i.e. the section on uncertainty of impact estimates).

estimés dans certaines provinces. Cela comprend les coûts d'exploitation et de combustibles, le capital et l'infrastructure. Ils ont déclaré que les cycles d'amortissement pour les actifs intermédiaires et de transition seront compressés, ce qui entraînerait des taux différentiels plus élevés pour les contribuables de la province. Ils ont également noté que l'analyse peut sous-estimer le coût du gaz naturel liquide et les exigences de transport des carburants (pipeline), ainsi que les conséquences des phénomènes météorologiques extrêmes. Une ONG environnementale a proposé que l'analyse coûts-avantages devrait tenir compte d'une augmentation de l'utilisation et du développement des énergies renouvelables, des interconnexions provinciales et des importations d'électricité pour certaines provinces au lieu de prévoir de nouvelles infrastructures de gaz naturel.

Le Ministère a collaboré avec les intervenants afin d'intégrer leurs commentaires, lorsqu'ils étaient appuyés par des preuves adéquates. Cela inclut mettre à jour de nombreuses hypothèses de coûts y compris les prévisions des prix du gaz, et les frais de remise en état, d'entretien et d'amortissement. Le Ministère a également mis à jour les sources de production et de distribution d'électricité des provinces, en collaboration avec les intervenants. Le Ministère note que la voie choisie par son modèle pour éliminer progressivement les centrales au charbon ne représente pas la seule voie disponible. Le modèle choisit plutôt la voie la plus économique, compte tenu des données d'entrées du modèle, pour répondre aux prévisions de la demande future.

Un intervenant de l'industrie a indiqué que les modifications (comme présenté dans l'analyse) auront un impact significatif sur les contribuables de la province. L'intervenant a demandé des renseignements supplémentaires pour mieux comprendre les incidences au niveau des consommateurs sur les ménages et les entreprises dans sa province. Le Ministère a effectué un suivi auprès de cet intervenant afin de fournir une répartition des impacts plus détaillée. L'intervenant a également déclaré que, si sa province choisit d'importer de l'électricité d'une province voisine, cela serait considéré comme un « transfert de richesse » d'une région à une autre, sans aucune possibilité de restituer ces coûts à l'économie d'origine. Par conséquent, il a mis l'accent sur l'importance de comprendre pleinement les répercussions des modifications ainsi que les conséquences inattendues possibles. L'intervenant a également affirmé que de telles importations en provenance de l'extérieur du Canada peuvent entraîner une hausse des émissions de GES si cette production vient de combustibles fossiles. Le Ministère a précisé que le scénario de base de l'analyse coûts-avantages ne rend compte que des réductions des émissions de GES provenant de sources nationales. En raison de l'incertitude associée aux différentes méthodes de production d'électricité et à l'intensité des émissions à l'extérieur du Canada, les répercussions possibles sur les émissions de GES dans d'autres administrations sont présentées dans la section sur

Regulatory cooperation

Canada's approach to phasing out conventional coal-fired electricity generation was developed in coordination with provincial and territorial governments, industry, and Indigenous peoples and is a key commitment of the Pan-Canadian Framework. The Pan-Canadian Framework was adopted on December 9, 2016, by first ministers (except Saskatchewan). The Pan-Canadian Framework builds on the efforts of provincial and territorial governments to reduce GHG emissions and it identifies opportunities for further reductions.

The Government of Canada is working with the provinces to accelerate the transition to clean electricity. Potential transmission intertie projects will be identified through the Regional Electricity Cooperation and Strategic Infrastructure (RECSI) Program. The federal government has also made significant investments in clean growth, such as federal funding for projects under the \$21.9 billion Green Infrastructure Fund as well as the Canada Infrastructure Bank.

Provincial equivalency agreements may be considered to support provincial transitions from coal towards non-emitting sources of electricity. Equivalency agreements provide flexibility to provinces, where there is an enforceable provincial regime that achieves an equivalent or better environmental outcome than the relevant federal regulation. When an equivalency agreement is in place with a province, the federal government may make an order declaring that its regulations in relation to which the equivalency agreement was signed do not apply in that province.

In December 2014, the Department and the Government of Nova Scotia finalized an [equivalency agreement](#) for the existing Regulations published in 2012 with the publication of an order in council in the *Canada Gazette*, Part II.

In November 2016, both governments announced an agreement in principle for a new equivalency on the Amendments in order to help Nova Scotia move directly from coal-fired electricity to renewable sources like wind and hydro. Similarly, in November 2016, the Province of Saskatchewan and the Government of Canada announced an agreement in principle regarding equivalency for the existing Regulations published in 2012 and covering the period from 2015 to 2029.

l'analyse de sensibilité (c'est-à-dire la section sur l'incertitude associée aux estimations des répercussions).

Coopération en matière de réglementation

L'approche par le Canada en vue d'éliminer la production d'électricité conventionnelle au charbon a été élaborée en coordination avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, l'industrie et les peuples autochtones, et représente un engagement clé du Cadre pancanadien, adopté le 9 décembre 2016, par les premiers ministres (à l'exception de celui de la Saskatchewan). Le Cadre pancanadien tire parti des initiatives des gouvernements provinciaux et territoriaux visant à réduire les émissions de GES et détermine les possibilités de réductions supplémentaires.

Le gouvernement du Canada travaille avec les provinces pour accélérer la transition vers l'électricité propre. Les projets potentiels d'interconnexion de réseau électrique seront identifiés grâce au programme de Collaboration régionale en matière d'électricité et infrastructure stratégique. Le gouvernement fédéral a également fait des investissements importants dans la croissance écologique, comme le financement fédéral pour des projets dans le cadre du Fonds pour l'infrastructure verte de 21,9 milliards de dollars et de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Des accords d'équivalence provinciaux pourraient être pris en considération afin de soutenir le passage du charbon à des sources d'électricité sans émissions dans une province. Les accords d'équivalence offrent une souplesse aux provinces qui ont mis en place un régime applicable permettant d'obtenir un résultat équivalent ou meilleur sur le plan environnemental que la réglementation fédérale pertinente. Dans les cas où un tel accord a été conclu avec une province, le gouvernement fédéral peut adopter un décret déclarant que les dispositions du règlement qui font l'objet de l'accord d'équivalence ne s'appliquent pas dans la province en question.

En décembre 2014, le Ministère et le gouvernement de la Nouvelle-Écosse ont finalisé un [accord d'équivalence](#) relatif à la réglementation fédérale de 2012 visant les groupes de production d'électricité au charbon et un décret en conseil a été publié à cet effet dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

En novembre 2016, les deux gouvernements ont annoncé un accord de principe pour une nouvelle équivalence relative aux modifications afin d'aider la Nouvelle-Écosse à passer directement de l'électricité au charbon à des sources renouvelables comme l'énergie éolienne et l'énergie hydroélectrique. De même, en novembre 2016, le gouvernement de la Saskatchewan et le gouvernement du Canada ont annoncé un accord de principe concernant une équivalence relative au Règlement existant publié en 2012 et couvrant la période 2015 à 2029.

Regarding regulatory cooperation with the United States, the Canadian government moved ahead of the United States in regulating GHGs from the electricity sector with the existing Regulations published in 2012. Canada is now proposing to accelerate the phase-out of conventional coal-fired electricity by 2030, which will contribute to achieving Canadian commitments under the Paris Agreement. Trade exposure in the electricity sector is mitigated by capacity limits on transmission systems, with the result that most electricity is consumed in the same province in which it is generated. In addition, the generation mix and overall regulatory and market structure of the United States electricity sector is significantly different. Canada's electricity generation mix has a significantly higher proportion of non-emitting generation (approximately 80%) compared to the United States, which relies on coal-fired electricity for approximately one third of total generation.

The United States' approach, established under the Obama administration, included New Source Performance Standards for GHG emissions from electricity generating units, as well as the Clean Power Plan (CPP), which covered existing fossil fuel-fired generating stations. The intent of the United States' approach was to reduce emissions from electricity generation, without specifically requiring the phase-out of coal-fired electricity. Differences in Canadian and United States performance standards for coal-fired electricity reflect these key differences in policy intent.

On October 10, 2017, the United States Environmental Protection Agency (EPA) published a Notice of Rule-making proposing to repeal the CPP. The proposal to repeal complied with the United States President's March 2017 Executive Order on Energy Independence, which directed federal agencies to reduce regulatory barriers to energy production. The EPA published the draft "Affordable Clean Energy" (ACE) rule on August 21, 2018, for a 60-day public comment period. The draft rule is intended to replace the CPP. The draft ACE rule would require states to develop and submit plans requiring modest on-site efficiency improvements at individual coal plants.

Despite United States' actions at the federal level, market forces and state-level climate change policies are expected to continue driving a decrease in coal use in the United States' power sector. Coal provided 30% of United States' electricity generation in 2016, down from 48%, compared to 2008. As a result, carbon emissions from the United States power sector have declined by 24% since 2005. However, the Energy Information Administration

En ce qui concerne la coopération sur le plan réglementaire avec les États-Unis, le gouvernement canadien est allé plus loin que les États-Unis sur le plan de la réglementation des émissions de GES du secteur de l'électricité avec la publication de sa réglementation existante en 2012. Le Canada propose maintenant d'accélérer l'élimination de la production conventionnelle d'électricité au charbon d'ici 2030, ce qui contribuera à l'atteinte des engagements pris par le gouvernement du Canada au titre de l'Accord de Paris. L'ouverture du secteur de l'électricité sur le marché extérieur est réduite par la capacité limitée des réseaux de transmission, ce qui a pour résultat que la majeure partie de l'électricité est consommée dans la même province où elle est produite. De plus, la composition des sources de production et la structure globale réglementaire et commerciale du secteur américain de l'électricité sont nettement différentes. La composition de la production d'électricité au Canada comporte une part plus importante de sources de production sans émission (environ 80 %) que les États-Unis, où environ le tiers de la production totale d'électricité provient de centrales au charbon.

L'approche américaine, élaborée par l'administration Obama, comprenait de nouvelles normes de rendement pour les sources d'émission de GES des groupes de production d'électricité, ainsi qu'un plan en matière d'énergie propre pour les centrales de production alimentées aux combustibles fossiles. L'approche américaine visait à réduire les émissions du secteur de la production d'électricité, sans nécessairement éliminer la production d'électricité au charbon. Les différences entre les normes de rendement canadiennes et américaines applicables à la production d'électricité au charbon se reflètent dans l'intention de la politique.

Le 10 octobre 2017, l'administrateur de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis a signé un avis d'ébauche de règles d'abroger le plan en matière d'énergie propre (CPP). La proposition d'abrogation est conforme au décret de mars 2017 du président des États-Unis sur l'indépendance énergétique, qui demandait aux agences fédérales de réduire les obstacles d'ordre réglementaire associés à la production d'énergie. L'EPA a publié le projet de règle ACE pour une énergie propre à un prix abordable soumis le 21 août 2018 à une période de commentaires publics de 60 jours. Le projet de règle devrait remplacer le CPP. Le projet de règle ACE obligerait les États à élaborer et soumettre des plans nécessitant une modeste amélioration sur place de l'efficacité énergétique des centrales au charbon individuelles.

En dépit des mesures américaines au niveau fédéral, les forces du marché et les politiques sur les changements climatiques au niveau des états devraient continuer à contribuer à réduire l'utilisation du charbon dans le secteur de l'énergie américain. Le charbon procurait 30 % de la production électrique américaine en 2016, une réduction de 48 % de l'utilisation de 2008. Cela s'est traduit par une réduction de 24 % des émissions de carbone du secteur de

predicts that repealing the Clean Power Plan could slow the rate at which existing coal-fired plants are retired. The EPA's proposal to repeal is not expected to have significant implications for Canada's climate change action or Canada's ongoing role as a key supplier of clean electricity to the United States.

As Canada moves ahead with these Amendments aimed at phasing-out conventional coal-fired electricity by 2030, the international community is taking similar action.

In November 2017, the Government of Canada partnered with the Government of the United Kingdom to launch the Powering Past Coal Alliance, a global alliance which now has 74 members, including 28 national governments, 18 sub-national governments and 28 businesses or organizations, to phase out coal-fired electricity.⁴⁴

Rationale

The Amendments will require coal units to meet a stringent performance standard in 2030, and will contribute to phasing out conventional coal-fired electricity and ensuring the permanent transition from high-emitting electricity sources to low- or non-emitting sources.

This will contribute to the protection of the environment and the health of Canadians, and help Canada fulfill its commitment to reduce GHG emissions by 30% below 2005 levels by 2030.

While existing and planned carbon pricing systems implemented by provincial and federal governments could reduce emissions from coal-fired electricity generation, the complete phase-out of conventional coal-fired electricity generation by 2030 is unlikely to occur without the Amendments.

The Department is open to considering equivalency agreements with interested provinces and territories to minimize regulatory duplication in support of the provinces' transition to non-emitting electricity generation.

The Government of Canada's approach to addressing climate change is based on the principle of maximizing environmental performance improvements while minimizing adverse economic impacts. The regulated performance standard approach provides necessary regulatory certainty for the electricity sector at a time when the sector

l'énergie américain depuis 2005. Toutefois, l'Energy Information Administration des États-Unis prédit que l'abrogation du plan en matière d'énergie propre pourrait ralentir le taux auquel les groupes alimentés au charbon existants sont mis hors service. La proposition de l'EPA ne devrait pas avoir de conséquences importantes sur les mesures sur les changements climatiques du Canada ou sur son rôle comme fournisseur clé d'énergie propre des États-Unis.

Comme le Canada va de l'avant avec ces modifications visant l'élimination progressive des centrales conventionnelles au charbon d'ici 2030, la communauté internationale prend des mesures semblables.

En novembre 2017, le gouvernement du Canada a établi un partenariat avec le gouvernement du Royaume-Uni pour lancer l'Alliance : Énergiser au-delà du charbon, une alliance mondiale pour éliminer la production d'électricité au charbon qui regroupe maintenant 74 membres, dont 28 gouvernements nationaux, 18 gouvernements infranationaux et 28 entreprises ou organisations⁴⁴.

Justification

Les modifications obligeront les centrales au charbon à respecter une norme de rendement rigoureuse en 2030 et contribueront à l'élimination progressive de la production d'électricité conventionnelle au charbon et assureront une transition permanente de sources d'électricité à émissions élevées vers des sources à émissions faibles ou nulles.

Ceci contribuera à la protection de l'environnement et de la santé des Canadiens, et aidera le Canada à remplir ses engagements de réduire les émissions de GES de 30 % du niveau de 2005 d'ici 2030.

Bien que les systèmes de tarification du carbone existants et prévus mis en œuvre par les gouvernements fédéral et provinciaux réduiraient les émissions des centrales de production d'électricité au charbon, l'élimination complète de la production conventionnelle alimentée au charbon d'ici 2030 est peu susceptible de se produire sans les modifications.

Le Ministère est ouvert à prendre en considération des accords d'équivalence avec les provinces et les territoires intéressés afin de réduire au minimum la duplication des réglementations et soutenir la transition des provinces vers la production d'électricité sans émissions.

L'approche adoptée par le gouvernement du Canada dans sa lutte contre les changements climatiques est fondée sur le principe de la maximisation des améliorations du rendement environnemental tout en minimisant les répercussions négatives sur l'économie. L'approche de la norme de rendement réglementée fournit la certitude

⁴⁴ Source: https://poweringpastcoal.org/about/Powering_Past_Coal_Alliance_Members

⁴⁴ Source : https://poweringpastcoal.org/about/Powering_Past_Coal_Alliance_Members (en anglais seulement).

is facing major capital stock turnover. As an update to an existing regulation, it is administratively simple, ensures the phase-in of lower- or non-emitting types of generation and it provides more certain economic signals to decision makers considering new or replacement power generation plants. In addition, through consultation, industry and provincial stakeholders, in spite of having specific concerns, have expressed broad support of the regulated performance standard approach. The Government considered all concerns raised during the consultation process and adjusted the Amendments, as appropriate.

A cost-benefit analysis was conducted for the Amendments, which indicated that it will result in a net reduction of approximately 94 Mt CO₂e of GHG emissions between 2029 and 2055. The incremental benefit of achieving these reductions is estimated to be \$4.7 billion, while the incremental cost is estimated to be \$2.0 billion over the same period. This results in a net present value of approximately \$2.7 billion.

Strategic environmental assessment

The Regulations have been developed under the *Pan-Canadian Framework on Clean Growth and Climate Change*. A Strategic Environmental Assessment (SEA) was completed for this framework in 2016. The SEA concluded that proposals under the framework will reduce GHG emissions and are in line with the 2016–2019 Federal Sustainable Development Strategy. The Regulations are an important part of the Strategy and align with the clean energy goals for Canadians to have access to affordable, reliable and sustainable energy.⁴⁵

Implementation, enforcement and service standards

Implementation strategy

Minimal compliance promotion activities are anticipated to be required as a result of the Amendments. Implementation activities will be minimal since the Amendments apply only to large enterprises and will not create any new requirements before the end of 2029. The units affected by the provisions of the Amendments will be those that have not reached their end of useful life by 2030, as defined by the Regulations.

Implementation activities may include adding or updating information on related departmental websites (responding to requests for information and clarification);

réglementaire nécessaire pour le secteur de l'électricité à un moment où le secteur fait face à des renouvellements importants du matériel existant. En tant que mise à jour d'une réglementation existante, elle est plus simple à administrer, elle permet le passage graduel à des types de production à émissions faibles ou nulles et elle envoie des signaux économiques plus clairs aux décideurs qui envisagent de construire de nouvelles centrales de production d'électricité ou de remplacer les centrales existantes. De plus, bien qu'ils aient des préoccupations particulières, les intervenants des provinces et de l'industrie ont indiqué dans le cadre des consultations qu'ils appuyaient l'approche de la norme de rendement environnemental réglementée. Le gouvernement a examiné toutes les questions soulevées au cours du processus de consultation et a ajusté au besoin les modifications.

Les modifications ont fait l'objet d'une analyse de rentabilité, qui a révélé qu'elles se traduiront par une réduction nette d'environ 94 Mt d'éq. CO₂ d'émissions de GES entre 2029 et 2055. Les avantages différentiels à l'atteinte de ces réductions sont évalués à 4,7 milliards de dollars, tandis que le coût différentiel est d'environ 2,0 milliards de dollars pour la même période. Il en résulte une valeur actuelle nette d'environ 2,7 milliards de dollars.

Évaluation environnementale stratégique

Le Règlement a été préparé dans le contexte du *Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques*. Une évaluation environnementale stratégique (EES) a été menée en 2016 aux fins du Cadre pancanadien. L'EES conclut que les propositions faites en conformité avec le Cadre pancanadien réduiront les émissions de GES et sont conformes à la Stratégie fédérale de développement durable 2016-2019. Le Règlement est un aspect important de la Stratégie et s'accorde avec les objectifs d'énergie propre afin que les Canadiens aient accès à de l'énergie à coût raisonnable, fiable et durable⁴⁵.

Mise en œuvre, application et normes de service

Stratégie de mise en œuvre

On prévoit que les modifications nécessiteront un niveau minimal d'activités de promotion de la conformité. Ces activités seront peu nombreuses puisque les modifications ne s'appliquent qu'à de grandes entreprises et qu'elles ne créeront aucune nouvelle exigence avant la fin de 2029. Les groupes touchés par les dispositions des modifications seront ceux qui n'auraient pas atteint la fin de leur vie utile en 2030, comme le définit le Règlement.

Les activités de mise en œuvre peuvent inclure : l'ajout ou la mise à jour d'information sur les sites Web connexes du Ministère (réponse à des demandes de renseignements et

⁴⁵ For more information, please visit <http://www.fds-sfdd.ca/index.html#/en/detail/all/goal:G05>.

⁴⁵ Pour plus d'informations, veuillez visiter : http://www.fds-sfdd.ca/index_fr.html#/fr/goals/.

reviewing information submitted for units that have their end of useful life before 2030; and sending reminder notifications in advance of the 2029 deadline and subsequent reporting requirements, as appropriate. Preliminary assessments of compliance with the Amendments will be carried out through the review and analysis of reports submitted, and may require a follow-up with regulatees, as appropriate.

Enforcement

Where the Department does not receive the prescribed information and/or there is a need to verify or correct such information, enforcement action may be required. The Regulations are adopted under CEPA, so enforcement officers will, when verifying compliance with the Amendments, apply the Compliance and Enforcement Policy (the Policy) for CEPA. This policy sets out the range of possible responses to alleged violations, including warnings, directions, environmental protection compliance orders, tickets, ministerial orders, injunctions, prosecution and environmental protection alternative measures (which are an alternative to a court prosecution after the laying of charges for a CEPA violation). In addition, the Policy explains when the Department will resort to civil suits by the Crown for cost recovery.

To verify compliance, enforcement officers may carry out an inspection to identify an alleged violation. Alleged violations may also be identified by the Department's technical personnel, through information transmitted to the Department by other government organizations, including Statistics Canada and the Canada Border Services Agency, or through information received from the public. Whenever a possible violation of the amended Regulations is identified, enforcement officers may carry out investigations.

When, following an inspection or an investigation, an enforcement officer discovers an alleged violation, the officer will choose the appropriate enforcement action based on the following:

- **Nature of the alleged violation:** This includes consideration of the damage, the intent of the alleged violator, whether it is a repeat violation, and whether an attempt has been made to conceal information or otherwise subvert the objectives and requirements of CEPA;
- **Effectiveness in achieving the desired result with the alleged violator:** The desired result is compliance within the shortest possible time and with no further repetition of the violation. Factors to be considered include the violator's history of compliance with CEPA, the violator's willingness to cooperate with

de précisions); un examen des renseignements présentés par des groupes qui atteindront leur fin de vie utile avant 2030 et l'envoi de rappels avant l'échéance de 2029 et avant l'établissement des exigences de déclaration subséquente, s'il y a lieu. Des vérifications préliminaires de la conformité avec les modifications seront effectuées par l'examen et l'analyse des rapports présentés et, selon les résultats, un suivi auprès des entreprises réglementées pourrait s'avérer nécessaire.

Application de la loi

Des mesures d'application de la loi peuvent être prises lorsque le Ministère ne reçoit pas les renseignements requis et/ou s'il doit vérifier ou corriger des renseignements reçus. Le Règlement est habilité par la LCPE; par conséquent, les agents d'application de la loi devront appliquer la Politique de conformité et d'application prévue par la Loi lors de leur vérification de la conformité aux modifications. Cette politique établit l'éventail des interventions qui pourront être faites en cas d'infractions présumées, dont les avertissements, les directives, les ordres d'exécution en matière de protection de l'environnement, les contraventions, les arrêtés ministériels, les injonctions, les poursuites criminelles et autres mesures alternatives de protection de l'environnement (qui peuvent remplacer des poursuites criminelles une fois que des accusations ont été portées pour une infraction à la LCPE). De plus, la Politique explique dans quelles circonstances le Ministère peut demander à la Couronne d'intenter des poursuites au civil pour recouvrer des frais.

Les agents d'application de la loi peuvent mener une inspection afin de vérifier s'il y a eu une infraction à la conformité. Le personnel technique du Ministère peut également identifier des infractions présumées, par des renseignements transmis au Ministère par d'autres organismes gouvernementaux, dont Statistique Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada, ou par des informations reçues du public. Les agents chargés de l'application de la loi peuvent mener une enquête chaque fois qu'il y a violation possible du règlement modifié.

Lorsqu'un agent de l'autorité arrivera à la conclusion qu'il y a eu infraction présumée à la suite d'une inspection ou d'une enquête, il se basera sur les critères suivants pour décider de la mesure appropriée à prendre :

- **La nature de l'infraction présumée :** il devra déterminer la gravité des dommages, l'intention du contrevenant présumé, s'il s'agit ou non d'une récidive et s'il y a eu tentative de dissimuler de l'information ou de contourner, d'une façon ou d'une autre, les objectifs ou les exigences de la LCPE;
- **L'efficacité du moyen employé pour obliger le contrevenant à obtempérer :** le but est de faire respecter la Loi dans les meilleurs délais tout en empêchant les récidives. Les facteurs à prendre en compte comprennent le dossier du contrevenant en matière de conformité à

enforcement officers, and evidence of corrective action already taken; and

- Consistency: Enforcement officers will consider how similar situations have been handled in determining the measures to be taken to enforce CEPA.

Performance measurement and evaluation

The implementation strategy for the Amendments includes a section on performance measurement. This identifies the desired outcomes of the Amendments and includes indicators to assess the performance of the amended Regulations in achieving these outcomes. Performance of the amended Regulations will be monitored annually and reported on a five-year basis and/or as appropriate.

Performance indicator outcomes for the amended Regulations include the following:

- Regulatees are aware of the requirements under the Regulations;
- Regulatees understand the requirements of the Regulations;
- Regulatees comply with the regulatory requirements;
- Non-compliant regulatees become compliant with the regulations;
- Reduction of CO₂ emissions from the sector versus the baseline scenario; and
- Provinces with related Equivalency Agreements meet the requirements of those agreements.

The outcomes, such as anticipated reductions in CO₂ emissions, will take place progressively and accumulate over time.

Performance indicators and evaluation

The expected outcomes of the Amendments support the international and domestic priorities of reducing national GHG emissions, e.g. a 30% reduction from the 2005 levels by 2030. The performance of the Amendments in achieving these outcomes will be measured and evaluated.

Clear, quantitative indicators and targets, where applicable, were defined for each outcome — immediate, intermediate and final — and will be monitored annually. For example, one indicator is reduced sectoral CO₂ emissions versus emissions found in the baseline scenario. In addition, a compilation assessment will be conducted every five years starting in 2025 (for the period 2020–2025) to gauge the performance of every indicator against the identified targets. This regular review process will allow the Department to clearly detail the impact of the

la LCPE, de sa volonté de coopérer avec les agents chargés de l'application de la loi et de la preuve que des correctifs ont été apportés;

- L'uniformité : l'agent de l'autorité doit tenir compte de ce qui a été fait dans des cas semblables pour décider de la mesure à prendre pour appliquer la LCPE.

Mesures de rendement et évaluation

La stratégie de mise en œuvre des modifications comprend une partie sur la mesure du rendement. Cette partie décrit les résultats attendus des modifications et comporte des indicateurs de rendement qui servent à évaluer les progrès réalisés par le Règlement modifié dans l'atteinte de ces résultats. Un suivi du rendement du Règlement modifié sera effectué chaque année, et un rapport à cet effet sera présenté une fois tous les cinq ans ou au besoin.

Voici les résultats visés par les indicateurs de rendement pour le Règlement modifié :

- Les parties réglementées connaissent les exigences du Règlement;
- Les parties réglementées comprennent les exigences du Règlement;
- Les parties réglementées respectent les exigences du Règlement;
- Les parties réglementées non conformes se conforment aux exigences du Règlement;
- La réduction des émissions de CO₂ du secteur par comparaison avec celle d'un scénario de référence;
- Les provinces qui ont des accords d'équivalence respectent les exigences de ces accords.

Les résultats, comme les réductions prévues des émissions de CO₂, seront atteints progressivement et augmenteront au fil du temps.

Évaluation et indicateurs de rendement

Les résultats escomptés des modifications appuient les priorités nationales et internationales en matière de réduction des émissions nationales de GES, par exemple une réduction de 30 % par rapport au niveau de 2005 d'ici 2030. Les progrès réalisés grâce aux modifications vers l'atteinte de ces résultats seront mesurés et évalués.

Des cibles et des indicateurs clairs et quantitatifs, au besoin, ont été définis pour chaque résultat — immédiat, intermédiaire et final — et feront l'objet d'un suivi annuel. Par exemple, un indicateur est la réduction des émissions de CO₂ par secteur comparativement aux émissions décrites dans le scénario de référence. En outre, une compilation qui sera effectuée tous les cinq ans, à compter de 2025 (pour la période 2020–2025) pour évaluer le rendement de chaque indicateur par rapport aux cibles identifiées. Ce processus d'examen périodique permettra au

Amendments as units become subject to the regulatory requirements, and to evaluate the regulatory performance in reaching the intended targets. The five-year compilation review also respects the expected capital stock turnover timelines for this industry.

Contacts

Paola Mellow
Director
Electricity and Combustion Division
Energy and Transportation Directorate
Environment and Climate Change Canada
Email: ec.electricite-electricity.ec@canada.ca

Matt Watkinson
Director
Regulatory Analysis and Valuation Division
Economic Analysis Directorate
Environment and Climate Change Canada
Email: ec.darv-ravd.ec@canada.ca

Ministère d'exposer en détail les répercussions des modifications lorsque les groupes seront assujettis aux exigences réglementaires, et d'évaluer le rendement de la réglementation dans l'atteinte des cibles voulues. L'examen quinquennal des données compilées respecte également le calendrier de renouvellement prévu des immobilisations par l'industrie.

Personnes-ressources

Paola Mellow
Directrice
Division de l'électricité et de la combustion
Direction de l'énergie et transports
Environnement et Changement climatique Canada
Courriel : ec.electricite-electricity.ec@canada.ca

Matt Watkinson
Directeur
Division de l'analyse réglementaire et de l'évaluation
Direction de l'analyse économique
Environnement et Changement climatique Canada
Courriel : ec.darv-ravd.ec@canada.ca

Registration
SOR/2018-264 November 30, 2018

CITIZENSHIP ACT

P.C. 2018-1485 November 29, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Citizenship and Immigration, pursuant to section 27^a of the *Citizenship Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Citizenship Regulations*.

Regulations Amending the Citizenship Regulations

Amendments

1 The definition *foreign service officer* in section 2 of the *Citizenship Regulations*¹ is replaced by the following:

foreign service officer means a Canadian diplomatic or consular officer who is accredited to carry out or is carrying out official duties in the country in which a person making an application or giving a notice pursuant to the Act resides or, if there is no such officer in that country, such an officer who is accredited to carry out or is carrying out official duties in another country; (*agent du service extérieur*)

2 Paragraph 7.2(c) of the Regulations is repealed.

3 (1) Subsection 12(1) of the Regulations is repealed.

(2) The portion of subsection 12(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) When an applicant appears before a citizenship judge, the judge may permit the applicant to be accompanied by

4 The Regulations are amended by adding the following after section 26.7:

Seizure of Documents

27 If the Minister seizes a document under section 23.2 of the Act, the Minister must provide to the person who provided the document written notice of the seizure that

Enregistrement
DORS/2018-264 Le 30 novembre 2018

LOI SUR LA CITOYENNETÉ

C.P. 2018-1485 Le 29 novembre 2018

Sur recommandation du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration et en vertu de l'article 27^a de la *Loi sur la citoyenneté*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la citoyenneté*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur la citoyenneté

Modifications

1 La définition de *agent du service extérieur*, à l'article 2 du *Règlement sur la citoyenneté*¹, est remplacée par ce qui suit :

agent du service extérieur Agent diplomatique ou consulaire canadien accrédité ou exerçant des fonctions officielles dans le pays de résidence d'une personne qui fait une demande ou donne un avis aux termes de la Loi ou, si un tel agent n'est pas en poste dans ce pays, un tel agent accrédité ou exerçant des fonctions officielles dans un autre pays. (*foreign service officer*)

2 L'alinéa 7.2c) du même règlement est abrogé.

3 (1) Le paragraphe 12(1) du même règlement est abrogé.

(2) Le passage du paragraphe 12(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Le juge de la citoyenneté peut permettre au demandeur qui comparaît devant lui d'être accompagné par :

4 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 26.7, de ce qui suit :

Saisie de documents

27 Si le ministre saisit un document en vertu de l'article 23.2 de la Loi, il donne à la personne qui le lui a fourni un avis écrit indiquant notamment les motifs de la saisie

^a S.C. 2017, c. 14, s. 12

^b R.S., c. C-29

¹ SOR/93-246; SOR/2009-108, s. 1

^a L.C. 2017, ch. 14, art. 12

^b L.R., ch. C-29

¹ DORS/93-246; DORS/2009-108, art. 1

includes the grounds for the seizure and that states that the person may provide additional information with respect to the document.

28 The Minister may, for the purpose of the administration and enforcement of the *Immigration and Refugee Protection Act*, disclose to the Canada Border Services Agency, information with respect to the seized document and may provide the seized document to the Agency. The Agency may keep the seized document for the period necessary to determine whether it appears to be genuine or to have been unlawfully altered.

29 If the Minister determines that the seized document was not fraudulently or improperly obtained or used, or that its seizure is not necessary to prevent its fraudulent or improper use, the Minister must return the document to the person who provided it.

30 If the Minister determines that the seized document was obtained or used fraudulently or improperly or that the seizure is necessary to prevent its fraudulent or improper use, the document must be detained for as long as is necessary for the administration of the laws of Canada, after which it will be returned to the authority that issued it or disposed of in accordance with the laws of Canada.

Coming into Force

5 (1) These Regulations, except section 4, come into force on the day on which they are registered.

(2) Section 4 comes into force on the day on which section 11 of *An Act to amend the Citizenship Act and to make consequential amendments to another Act*, chapter 14 of the Statutes of Canada, 2017, comes into force, but if these Regulations are registered after that day, section 4 comes into force on the day on which they are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

Document seizure provisions

On June 19, 2017, Bill C-6, *An Act to amend the Citizenship Act and to make consequential amendments to another Act* (AACA), received royal assent. Among other changes, the AACA provided a new authority for the Minister of Immigration, Refugees and Citizenship to seize and detain documents provided for the purposes of the *Citizenship Act* if the Minister has reasonable grounds to

et informant la personne qu'elle peut fournir des renseignements supplémentaires à l'égard du document.

28 Le ministre peut, pour l'administration et le contrôle d'application de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*, communiquer à l'Agence des services frontaliers du Canada des renseignements relatifs au document saisi et lui fournir ce document. L'Agence peut conserver le document pendant la période nécessaire afin d'évaluer s'il semble être authentique ou avoir été modifié illégalement.

29 Si le ministre conclut que le document saisi n'a pas été obtenu ou utilisé irrégulièrement ou frauduleusement ou que la saisie n'est pas nécessaire pour en empêcher l'utilisation irrégulière ou frauduleuse, il remet le document à la personne qui le lui a fourni.

30 Si le ministre conclut que le document saisi a été obtenu ou utilisé irrégulièrement ou frauduleusement ou que la saisie est nécessaire pour en empêcher l'utilisation irrégulière ou frauduleuse, le document est retenu tant et aussi longtemps qu'il est nécessaire à l'application des lois du Canada, après quoi soit le document est remis à l'autorité l'ayant délivré, soit il en est disposé conformément aux lois du Canada.

Entrée en vigueur

5 (1) Le présent règlement, sauf l'article 4, entre en vigueur à la date de son enregistrement.

(2) L'article 4 entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 11 de la *Loi modifiant la Loi sur la citoyenneté et une autre loi en conséquence*, chapitre 14 des Lois du Canada (2017), ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Dispositions relatives à la saisie de documents

Le 19 juin 2017, le projet de loi C-6, la *Loi modifiant la Loi sur la citoyenneté et une autre loi en conséquence* (LMLC), a reçu la sanction royale. Entre autres changements, la LMLC a conféré de nouveaux pouvoirs au ministre d'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté de saisir et de retenir tout document fourni pour l'application de la *Loi sur la citoyenneté* s'il a des motifs raisonnables de croire que le

believe that they were fraudulently or improperly obtained or used, or that the measure is necessary to prevent their fraudulent or improper use. Amendments to the *Citizenship Regulations* (the Regulations) are required to support the coming into force of this new legislative authority by providing clarity and consistency in establishing the processes to be followed in relation to the seizure and detention of documents believed to be fraudulent.

Revocation (hearings)

The AACA also repealed provisions in the *Citizenship Act* that allowed the Minister to revoke an individual's citizenship if the individual had been convicted of an offence abroad that, if committed in Canada, would constitute a terrorism offence in Canada. Amendments to the Regulations are required to remove this now obsolete ground for revocation from a list of factors on which basis a revocation hearing may be held.

Amendments identified by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations and technical amendments

The regulatory amendments also include technical revisions and amendments that address recommendations by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR) in its 2012 review of the Regulations and other technical revisions.

Background

The new authorities created by the AACA regarding the seizure and detention of documents respond to the findings of the 2016 Auditor General's report, *Detecting and Preventing Fraud in the Citizenship Program*, which found inconsistent practices for dealing with documents believed to be fraudulent in the Citizenship Program, and therefore recommended that Immigration, Refugees and Citizenship Canada (IRCC) clarify seizure authorities; provide officers with more detailed guidance and training; and ensure that officers implement this guidance. These authorities are expected to come into force at the same time as the amendments to the Regulations described herein.

document a été obtenu ou utilisé irrégulièrement ou frauduleusement ou que la mesure est nécessaire pour en empêcher l'utilisation irrégulière ou frauduleuse. Le *Règlement sur la citoyenneté* (le Règlement) doit être modifié pour appuyer l'entrée en vigueur des nouveaux pouvoirs législatifs en apportant davantage de précision et de cohérence dans l'établissement des procédures à suivre relativement à la saisie et à la rétention de documents jugés frauduleux.

Révocation (audiences)

La LMLC a aussi abrogé les dispositions de la *Loi sur la citoyenneté* qui permettaient au ministre de révoquer la citoyenneté d'une personne ayant été condamnée à l'étranger pour une infraction qui, si elle était commise au Canada, constituerait une infraction de terrorisme. Le Règlement doit être modifié pour supprimer ce motif de révocation désormais caduc dans la liste des facteurs que le ministre doit considérer au moment de sa décision concernant la tenue d'une audience en lien avec la révocation de la citoyenneté.

Modifications demandées par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation et modifications de nature technique

Les modifications réglementaires comportent également des corrections de nature technique ainsi que des modifications et corrections de nature technique qui répondent aux recommandations formulées par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMPEP) à la suite de l'examen du *Règlement sur la citoyenneté* qu'il a réalisé en 2012.

Contexte

Les nouveaux pouvoirs instaurés par la LMLC relatifs à la saisie et à la rétention de documents donnent suite aux conclusions du rapport publié en 2016 par le vérificateur général, intitulé *La détection et la prévention de la fraude dans le programme de citoyenneté*, qui a révélé des pratiques incohérentes dans le traitement des documents jugés frauduleux au sein du programme de citoyenneté. Le Bureau du vérificateur général recommande dans ce rapport qu'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (IRCC) précise l'autorité conférée aux agents de la citoyenneté de saisir des documents problématiques, leur fournisse des directives détaillées et une formation approfondie à cet égard et qu'il veille à ce que les agents mettent ces directives en application. Il est prévu que les nouveaux pouvoirs de saisie et de rétention du ministre entreront en vigueur en même temps que les modifications réglementaires connexes.

Objectives

Document seizure provisions

The first objective of the regulatory amendments is to support implementation of the new legislative authority to seize documents by establishing

- the procedures that must be followed once a decision is made to seize a document believed to be fraudulent under the new authority of the *Citizenship Act* (i.e. written notice, return, disposal); and
- the authority to share, where necessary, the seized document; to disclose to the Canada Border Services Agency (CBSA) information with respect to the seized document; and to allow the CBSA to keep the seized document for the period necessary to determine whether it appears to be genuine or to have been unlawfully altered.

Revocation (hearings)

The second objective of the regulatory amendments is to align the *Citizenship Regulations* with the changes to the *Citizenship Act* by repealing the obsolete provision stating that a conviction for a terrorism offence committed outside Canada is a factor in determining whether a revocation hearing should be held.

Amendments identified by the SJCSR and technical amendments

The third objective of the regulatory amendments is to correct technical errors and inconsistencies identified by the SJCSR and make technical revisions.

Description

Document seizure provisions

The regulatory amendments establish the requirement for the Minister to notify the person who provided the document of the seizure. The amendments also provide that a document seized will be returned to the person from whom it was seized if it is determined that the document was not fraudulently or improperly obtained or used, or that the seizure is not necessary to prevent its fraudulent or improper use.

The amendments also provide that documents determined to have been fraudulently or improperly obtained or used will not be returned to persons from whom they were seized. Fraudulent documents will remain detained for as long as is necessary for the administration of the laws of Canada, after which they will be returned to the

Objectifs

Dispositions liées à la saisie de documents

L'objectif premier des modifications réglementaires est d'appuyer la mise en œuvre des nouveaux pouvoirs législatifs de saisie de documents en établissant :

- les procédures à suivre après qu'une décision a été prise de saisir un document jugé frauduleux en vertu du nouveau pouvoir prévu dans la *Loi sur la citoyenneté* (c'est-à-dire l'avis écrit, la remise et la disposition);
- le pouvoir de transmettre, lorsque nécessaire, le document saisi et des renseignements relatifs au document saisi à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et de permettre à l'ASFC de conserver le document saisi le temps d'évaluer s'il semble être authentique ou avoir été modifié illégalement.

Révocation (audiences)

Le deuxième objectif des modifications réglementaires est d'harmoniser le *Règlement sur la citoyenneté* avec les modifications apportées à la *Loi sur la citoyenneté* en abrogeant la disposition caduque prévoyant que la condamnation pour infraction de terrorisme à l'étranger est l'un des facteurs à considérer au moment de la décision concernant la tenue d'une audience de révocation.

Modifications demandées par le CMPEP et modifications de nature technique

Le troisième objectif des modifications réglementaires est de corriger les erreurs de nature technique et des incohérences soulevées par le CMPEP et d'autres erreurs de nature technique.

Description

Dispositions relatives à la saisie de documents

Le règlement modifié exige que le ministre avise la personne qui lui a fourni le document de la saisie de celui-ci. Le Règlement stipule aussi qu'un document saisi sera retourné à son titulaire s'il est déterminé que le document n'a pas été obtenu ou utilisé frauduleusement ou irrégulièrement, ou que sa saisie n'est pas nécessaire pour empêcher l'utilisation frauduleuse ou irrégulière.

De plus, le Règlement stipule qu'à la suite d'une détermination que des documents ont été obtenus ou utilisés frauduleusement ou irrégulièrement, ceux-ci ne seront pas retournés aux personnes de qui ils ont été saisis. Tout document frauduleux demeurera hors de circulation et sera retenu tant et aussi longtemps qu'il est nécessaire à

authority that issued them or disposed of in accordance with the laws of Canada.

Finally, the regulatory amendments provide that the Minister may, for the purpose of the administration and enforcement of the *Immigration and Refugee Protection Act*, disclose to the CBSA information with respect to any seized document; provide any document to the CBSA; and allow the CBSA to keep any seized document for the period necessary to determine whether it appears to be genuine or to have been unlawfully altered. As for the process for sharing seized documents and information with the CBSA, it will be outlined in program delivery instructions.

Applicants whose documents are seized will be provided with written notice of the seizure and given an opportunity to respond in writing and, if applicable, to provide additional information with respect to the documents in question.

Revocation (hearings)

To align with changes to the *Citizenship Act*, which repealed the national interest grounds for revocation, the regulatory amendments repeal paragraph 7.2(c) of the *Citizenship Regulations*, which provides that one of the factors for consideration by the Minister in deciding whether to hold a hearing in respect of citizenship revocation is whether the ground for revocation is related to a conviction and sentence imposed outside Canada for an offence that, if committed in Canada, would constitute a terrorism offence as defined in section 2 of the *Criminal Code*. The Minister will continue to take into account the factors set out under paragraphs 7.2(a) and (b), namely, the existence of evidence that raises a serious issue of the person's credibility, and the person's inability to provide written submissions, in determining whether a hearing is required in connection with a revocation decision.

Amendments identified by the SJCSR and technical amendments

The amendments address technical errors and inconsistencies identified by the SJCSR as follows:

1. Subsection 12(1) of the *Citizenship Regulations*, which establishes that a judge *may* require a citizenship applicant to give evidence under oath, is repealed. This provision does not prescribe a procedure to be followed by citizenship judges in the performance of their duties, and, is therefore, unnecessary. Likewise, this provision is redundant because it reflects an authority to require someone to give evidence under oath that is already established in section 13 of the *Canada Evidence Act*.

l'application des lois du Canada, après quoi soit il sera remis à l'autorité l'ayant délivré, soit il en sera disposé conformément aux lois du Canada.

Enfin, le règlement modifié précise que le ministre peut, pour l'exécution et l'application de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*, communiquer à l'ASFC des renseignements relatifs au document saisi et lui fournir ce document. Le Règlement prévoit également que l'ASFC peut conserver le document le temps d'évaluer s'il semble être authentique ou avoir été modifié illégalement. Quant au processus de communication des renseignements et des documents saisis à l'ASFC, il sera énoncé dans les instructions sur l'exécution de programmes.

Les demandeurs dont les documents sont saisis seront avisés par écrit et auront l'occasion de répondre par écrit et de fournir des renseignements supplémentaires à l'égard des documents en question.

Révocation (audiences)

Afin d'harmoniser le Règlement avec la *Loi sur la citoyenneté* dans laquelle les motifs de révocation liés à la sécurité nationale ont été supprimés, l'alinéa 7.2c) du Règlement est abrogé. Cet alinéa stipule que l'un des facteurs que le ministre doit considérer dans sa décision concernant la tenue d'une audience dans les cas de révocation de la citoyenneté est que le motif de révocation est lié à une condamnation et à une peine infligées à l'étranger pour une infraction qui, si elle était commise au Canada, constituerait une infraction de terrorisme au sens de l'article 2 du *Code criminel*. Le ministre continuera de tenir compte des facteurs énoncés aux alinéas 7.2a) et b), c'est-à-dire l'existence d'éléments de preuve qui soulèvent une question importante en ce qui concerne la crédibilité de la personne en cause et l'incapacité pour la personne en cause de présenter des observations écrites, au moment de déterminer si une audience est nécessaire en lien avec une décision en matière de révocation.

Modifications demandées par le CMPEP et modifications de nature technique

Le Règlement est modifié pour corriger les erreurs de nature technique et les incohérences repérées par le CMPEP, de la façon suivante :

1. Le paragraphe 12(1) du Règlement, qui prévoit qu'un juge de la citoyenneté peut exiger d'un demandeur qu'il dépose sous serment, est abrogé. Cette disposition ne fournit aucune procédure à suivre pour les juges de la citoyenneté dans l'exercice de leurs fonctions et est par conséquent superflue. En outre, cette disposition est redondante, car elle reflète un pouvoir que les juges de la citoyenneté détiennent déjà aux termes de l'article 13 de la *Loi sur la preuve au Canada*, soit de faire prêter serment à tout témoin appelé à déposer devant eux.

2. The definitions of “foreign service officer” and “agent du service extérieur” in section 2 of the *Citizenship Regulations* would be amended by changing the terms “nearby country” to “another country” and “pays voisin” to “autre pays” for clarity. This change allows applicants to obtain services from another office, rather than requiring applicants to seek consular services at the closest possible office. In addition, the references to “or a registration” and to “fait faire une immatriculation” have been removed from the definition, as they refer to the repealed section 8 of the *Citizenship Act* and are therefore obsolete.

“One-for-One” Rule

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

Small business lens

The small business lens does not apply to these regulatory amendments, as they impose no costs on small businesses.

Consultation

During the legislative process, parliamentarians raised a number of issues pertaining to the AACA amendments. No issues were raised in relation to the new document seizure authorities. Some opposition members of Parliament commented that the Government should have the ability to revoke the citizenship of a person convicted of terrorism.

During the 30-day public comment period when the draft regulatory text was republished in the *Canada Gazette*, Part I, interest was expressed in establishing fixed timelines for how long seized documents would be detained. IRCC gave due consideration to these suggestions but, for several reasons, concluded that establishing fixed detention timelines would not be feasible. First, document analysis will need to be done on a case-by-case basis. Some documents may require more extensive analysis than others. For example, some documents will need to be referred for analysis to the CBSA. Second, some documents will remain detained for as long as is necessary to prevent their fraudulent use. Such a determination would need to be made on a case-by-case basis, and could not reasonably be subject to a standard timeframe. Finally, seized documents that are confirmed to be fraudulent will not be returned to applicants; the documents will either be disposed of or returned to the issuing authority.

IRCC has taken steps to ensure that the process is fair and transparent for persons whose documents are seized. In

2. La définition des termes « foreign service officer » et « agent du service extérieur » figurant à l'article 2 du *Règlement sur la citoyenneté* est modifiée par le remplacement des termes « nearby country » par « another country » et « pays voisin » par « autre pays » par souci de clarté. Ce changement permettra aux demandeurs d'obtenir des services auprès d'un autre bureau, plutôt que d'exiger qu'ils obtiennent des services consulaires au bureau le plus près de leur domicile. De plus, les mots « or a registration » et « fait faire une immatriculation » ont été supprimés dans la définition, car ils font référence à l'article 8 de la *Loi sur la citoyenneté*, qui a été abrogé et qui rend cette référence désuète.

Règle du « un pour un »

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

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas aux présentes modifications réglementaires étant donné que celles-ci n'entraînent aucun coût pour les petites entreprises.

Consultation

Lors du processus législatif, des parlementaires ont soulevé un certain nombre de questions liées aux modifications à la LMLC. Aucune de ces questions n'avait trait aux nouveaux pouvoirs de saisie de documents. Certains députés de l'opposition ont mentionné que le gouvernement devrait pouvoir révoquer la citoyenneté d'un individu reconnu coupable d'un acte de terrorisme.

En réponse à la publication préalable de 30 jours dans la Partie I de la *Gazette du Canada* sollicitant les commentaires du public sur le texte réglementaire proposé, il a été suggéré que la durée de saisie des documents soit établie dans le Règlement. Après mûre réflexion, IRCC a conclu qu'établir des périodes de saisie fixes dans le Règlement ne serait pas réaliste, et ce, pour plusieurs raisons. D'abord parce que l'analyse des documents s'effectue au cas par cas. Certains documents exigent une analyse plus approfondie, par exemple certains documents doivent être envoyés à l'ASFC aux fins d'analyse. De plus, certains documents seront confisqués aussi longtemps qu'il sera nécessaire afin qu'ils ne soient pas utilisés de façon frauduleuse. Une telle décision dépend des circonstances de chaque cas, par conséquent un délai fixe ne pourrait pas raisonnablement être imposé. Finalement, les documents saisis qui sont confirmés comme frauduleux ne seront pas retournés aux demandeurs; les documents seront éliminés ou retournés à leur autorité de délivrance.

IRCC a pris les moyens nécessaires pour s'assurer que le processus pour les personnes dont les documents ont été

any case where the Minister has determined that a document was *not* fraudulently or improperly obtained or used, or in any case where the Minister has determined that seizure is *not* necessary to prevent the fraudulent or improper use of a document, the document will be returned to the applicant after such a determination is made. Applicants whose documents are seized will receive written notice upon the seizure and will also be provided the opportunity to respond in writing and, if applicable, provide additional information with respect to the document(s) in question.

No changes were made to the prepublished Regulations.

Rationale

The document seizure provisions of the AACA, in combination with these regulatory amendments, enhance citizenship program integrity and respond to the recommendations in the 2016 Auditor General's report on *Detecting and Preventing Fraud in the Citizenship Program*. In particular, the provisions will help ensure that applicants do not acquire citizenship on the basis of fraudulent documents.

IRCC has been working closely with the Office of the Privacy Commissioner (OPC) to develop a Privacy Impact Assessment, which outlines the privacy impacts associated with the new seizure authorities and which will be submitted to the OPC in fall 2018. Furthermore, IRCC and the CBSA will work together to update the Memorandum of Understanding between the CBSA and IRCC to reflect document seizure authorities within the Citizenship Program. Officers receive the necessary training when dealing with documents believed to be fraudulent.

The repeal of the now-obsolete paragraph of the *Citizenship Regulations* related to a foreign terrorism conviction aligns with changes made to the revocation provisions in the *Citizenship Act* and prevents confusion.

The repeal concerning the authority of citizenship judges to require evidence under oath avoids duplication, as judges already have the ability to require an applicant to give evidence under oath, pursuant to section 13 of the *Canada Evidence Act*. The amendment regarding the definition of "foreign service officer" enables clients to obtain services from another country rather than a nearby country; this provides flexibility, enhances client service and addresses inconsistencies within the Citizenship Program.

saisis est juste et transparent. Dans les cas où le ministre aura déterminé que le document *n'a pas* été obtenu ou utilisé frauduleusement ou irrégulièrement ou que sa saisie *n'est pas* nécessaire pour en empêcher l'utilisation frauduleuse ou irrégulière, le document sera remis au demandeur. Les demandeurs dont les documents sont saisis en seront informés par écrit et auront la possibilité de répondre par écrit et, s'il y a lieu, de fournir des renseignements supplémentaires à l'égard des documents en question.

Aucune modification n'a été apportée aux règlements proposés lors de la publication préalable.

Justification

Les dispositions liées à la saisie de documents prévues dans la LMLC conjuguées aux présentes modifications permettront de renforcer l'intégrité du programme de citoyenneté et de donner suite aux recommandations contenues dans le rapport publié par le vérificateur général du Canada en 2016 et intitulé *La détection et la prévention de la fraude dans le programme de citoyenneté*. Ces modifications contribueront notamment à faire que les demandeurs n'obtiennent pas la citoyenneté sur la base de documents frauduleux.

IRCC a travaillé en étroite collaboration avec le Commissariat à la protection de la vie privée du Canada en vue d'élaborer une évaluation des facteurs relatifs à la vie privée. Cette évaluation précise les répercussions des nouveaux pouvoirs de saisie sur la vie privée et sera présentée au Commissariat au cours de l'automne 2018. En outre, IRCC et l'AFSC travailleront de concert à la mise à jour du protocole d'entente entre les deux ministères afin que les nouveaux pouvoirs de saisie au sein du programme de citoyenneté y soient bien reflétés. Les agents reçoivent la formation nécessaire lorsqu'ils ont à évaluer des documents jugés frauduleux.

L'abrogation de l'alinéa désormais caduc du Règlement lié à une condamnation infligée à l'étranger pour une infraction de terrorisme s'harmonise avec les modifications apportées aux dispositions relatives à la révocation prévues dans la *Loi sur la citoyenneté* et aidera à prévenir toute confusion.

L'abrogation concernant le pouvoir des juges de la citoyenneté d'exiger que les demandeurs déposent sous serment éliminera tout double emploi législatif, puisque les juges ont déjà la capacité d'exiger qu'un demandeur dépose sous serment aux termes de l'article 13 de la *Loi sur la preuve au Canada*. La modification relative à la définition d'« agent de service extérieur » permettra aux clients d'obtenir des services d'un autre pays plutôt que d'un pays voisin; cela accordera davantage de souplesse, améliorera le service aux clients et remédiera à certaines incohérences au sein du programme de citoyenneté.

The costs associated with the regulatory amendments are expected to be low and are primarily related to implementation activities, including updating manuals and web pages, and providing staff with the necessary training.

Gender-based analysis

IRCC is committed to ensuring that its programs and policies, including its Citizenship Program, are based on an understanding of the diversity that exists in Canadian society and that particular demographic groups are not adversely affected by these programs and policies.

A preliminary scan indicated that no specific segment of the population would be adversely affected by the introduction of document seizure authorities or procedures. Similarly, no adverse impact is anticipated relating to the amendments pertaining to revocation, the amendments identified by the SJCSR or the technical amendments. IRCC will continue monitoring these regulatory provisions for emerging gender and intersectional impacts.

Implementation, enforcement and service standards

Implementation requires updates to program delivery instructions, manuals, and web pages, and updated training for staff.

Contact

Teny Dikranian
Director
Legislation and Program Policy
Citizenship Branch
Immigration, Refugees and Citizenship Canada
180 Kent Street
Ottawa, Ontario
K1A 1L1
Telephone: 613-437-5632
Fax: 613-991-2485
Email: IRCC.CITConsultations-ConsultationsCIT.
IRCC@cic.gc.ca

On s'attend à ce que les coûts associés aux modifications réglementaires soient faibles et principalement liés aux activités de mise en œuvre, y compris la mise à jour des guides et des pages Web, ainsi que la prestation de la formation nécessaire au personnel.

Analyse comparative entre les sexes

IRCC s'est engagé à assurer que ses programmes et politiques, y compris son programme de citoyenneté, tiennent compte de la diversité qui existe au sein de la société canadienne et ne touchent pas de façon négative certains groupes démographiques en particulier.

Une analyse préliminaire a révélé qu'aucun segment particulier de la population ne serait touché de façon négative par l'instauration de pouvoirs ou de procédures en matière de saisie de documents. De même, on ne prévoit aucune incidence négative en ce qui a trait aux modifications liées à la révocation, à celles répondant aux demandes du CMPER ou aux modifications de nature technique. IRCC continuera de surveiller ces dispositions réglementaires afin de repérer toute incidence sexospécifique et intersectionnelle émergente.

Mise en œuvre, application et normes de service

La mise en œuvre exigera la mise à jour des instructions sur l'exécution de programmes, des guides et des pages Web, ainsi que la prestation d'une formation actualisée au personnel.

Personne-ressource

Teny Dikranian
Directrice
Législation et politique du programme
Direction du programme de la citoyenneté
Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada
180, rue Kent
Ottawa (Ontario)
K1A 1L1
Téléphone : 613-437-5632
Télécopieur : 613-991-2485
Courriel : IRCC.CITConsultations-ConsultationsCIT.
IRCC@cic.gc.ca

Registration
SOR/2018-265 December 3, 2018

INDIAN ACT

Whereas, by Order in Council P.C. 1701 of March 25, 1952, it was declared that the council of the Chehalis Indian Band, in British Columbia, shall be selected by elections to be held in accordance with the *Indian Act*^a;

Whereas, by band council resolution, dated November 24, 2009, it was resolved that the name of the band be changed to the Sts'ailes;

Whereas the council of that First Nation adopted a resolution, dated March 28, 2017, requesting that the Minister of Indian Affairs and Northern Development terminate the application of the *Indian Bands Council Elections Order*^b to that council;

Whereas the council of that First Nation has provided to that Minister a proposed community election code that sets out rules regarding the election of the chief and councillors of that First Nation;

And whereas that Minister no longer deems it advisable for the good government of that First Nation that its council be selected by elections held in accordance with the *Indian Act*^a;

Therefore, the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*^a, makes the annexed *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Sts'ailes)*.

Gatineau, November 29, 2018

Carolyn Bennett
Minister of Indian Affairs and
Northern Development

**Order Amending the Indian Bands Council
Elections Order (Sts'ailes)**

Amendment

1 Item 21 of Part I of Schedule I to the *Indian Bands Council Elections Order*¹ is repealed.

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

^b SOR/97-138

¹ SOR/97-138

Enregistrement
DORS/2018-265 Le 3 décembre 2018

LOI SUR LES INDIENS

Attendu que, dans le décret C.P. 1701 du 25 mars 1952, il a été déclaré que le conseil de la bande de Chehalis, en Colombie-Britannique, serait constitué au moyen d'élections tenues conformément à la *Loi sur les Indiens*^a;

Attendu que, par la résolution du conseil de bande du 24 novembre 2009, le nom de la bande a été remplacé par la Première Nation des Stsailes;

Attendu que le conseil de la première nation a adopté une résolution le 28 mars 2017 dans laquelle il demande à la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien de le soustraire à l'application de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*^b;

Attendu que le conseil de la première nation a fourni à la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien un projet de code électoral communautaire prévoyant des règles sur l'élection du chef et des conseillers de la première nation;

Attendu que la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien ne juge plus utile à la bonne administration de la première nation que son conseil soit constitué au moyen d'élections tenues conformément à la *Loi sur les Indiens*^a,

À ces causes, en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*^a, la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien prend l'*Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Stsailes)*, ci-après.

Gatineau, le 29 novembre 2018

La ministre des Affaires indiennes et
du Nord canadien
Carolyn Bennett

**Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du
conseil de bandes indiennes (Stsailes)**

Modification

1 L'article 21 de la partie I de l'annexe I de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*¹ est abrogé.

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

^b DORS/97-138

¹ DORS/97-138

Coming into Force

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

The Sts'ailes First Nation, from British Columbia, wishes to select its chief and council based on its own community leadership selection process that was developed and ratified by the community. To do so, the Minister of Indian Affairs and Northern Development must, by order, amend the *Indian Bands Council Elections Order*, made pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*, thereby revoking the application of the election provisions of the *Indian Act* for the First Nation. On March 28, 2017, the council of the Sts'ailes First Nation has, by resolution, asked that the Minister of Indian Affairs and Northern Development make such an order.

Background

Subsection 74(1) of the *Indian Act* provides authority for the Minister of Indian Affairs and Northern Development to order that the election of the chief and council of a First Nation be held in accordance with the *Indian Act* when he deems it advisable for the good governance of that First Nation.

On March 25, 1952, it was declared by order in council that the council of the Sts'ailes First Nation shall be selected by elections to be held in accordance with the *Indian Act*. The First Nation has selected its chief and council under this election system ever since. The name of the First Nation appears on Schedule I of the *Indian Bands Council Elections Order*, made pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*.

A First Nation holding elections under the *Indian Act* can seek a change to its election system and a conversion to a community election system by requesting that the Minister of Indian Affairs and Northern Development revoke the application of the electoral provisions of the *Indian Act* to the First Nation by amending the *Indian Bands Council Elections Order*.

On March 28, 2017, the council of the Sts'ailes First Nation submitted a resolution confirming the adoption of a community election code by the First Nation for the selection of its chief and council. Subsection 74(1) of the *Indian Act*

Entrée en vigueur

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

La Première Nation des Sts'ailes, en Colombie-Britannique, désire élire son chef et son conseil au moyen de son propre processus de sélection communautaire, qui a été développé et ratifié par la collectivité. Pour ce faire, la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien doit, par arrêté, modifier l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*, pris conformément au paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*, qui aura pour effet de soustraire la Première Nation de l'application des modalités électorales de la *Loi sur les Indiens*. Le 28 mars 2017, le conseil de la Première Nation des Sts'ailes a, par résolution, demandé que la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien prenne un tel arrêté.

Contexte

Le paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* confère au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le pouvoir d'ordonner que les élections du chef et du conseil d'une Première Nation soient tenues en vertu de cette loi, lorsqu'il le juge utile à la bonne administration de cette Première Nation.

Le 25 mars 1952, il a été déclaré par l'entremise d'un décret que le conseil de la Première Nation des Sts'ailes soit choisi par l'entremise d'élections tenues en vertu de la *Loi sur les Indiens*. La Première Nation choisie depuis son chef et son conseil selon ce système électoral. Le nom de la Première Nation figure à l'annexe I de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*, pris conformément au paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*.

Une Première Nation tenant ses élections en vertu de la *Loi sur les Indiens* peut demander un changement à son système électoral et une conversion vers un système électoral communautaire. Pour ce faire, elle demande au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien de modifier l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*, afin de la soustraire de l'application des modalités électorales de la *Loi sur les Indiens*.

Le 28 mars 2017, le conseil de la Première Nation des Sts'ailes a soumis une résolution confirmant l'adoption d'un code électoral communautaire par la Première Nation pour l'élection de son chef et de son conseil. Le

provides authority for the Minister of Indian Affairs and Northern Development to remove the name of the Sts'ailes First Nation from Schedule 1 of the *Indian Bands Council Elections Order*.

Objectives

The *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Sts'ailes)*, made pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*, revokes the application of the election provisions of the *Indian Act* to the Sts'ailes First Nation. It is limited to and of interest only to the Sts'ailes First Nation. The conversion to a local community election system will serve to build and strengthen the First Nation's governance autonomy and better address the needs of the community.

Description

The departmental Conversion to Community Election System Policy sets the steps and the conditions under which a First Nation holding elections under the *Indian Act* can adopt a community election system.

The termination of the application of the election provisions of the *Indian Act* to a First Nation is effected by means of an order of the Minister of Indian Affairs and Northern Development when the Department is satisfied that the First Nation has developed suitable election rules that afford secret ballot voting, an independent appeals process and that comply with the *Canadian Charter of Rights and Freedom*. Furthermore, the community's election rules and the desire to convert to using them must have received the support of the members of the community.

"One-for-One" Rule

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

Small business lens

The small business lens does not apply to this Order, as it does not result in any costs for small business.

Consultation

The *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Sts'ailes)* was made at the request of the council of the Sts'ailes First Nation. The Sts'ailes Custom Election Code underwent a community ratification process, wherein a majority of the votes cast by the First Nation's electors were in favour of the amendment being proposed

paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* confère au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le pouvoir de supprimer le nom de la Première Nation des Stsailes de l'annexe I de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*.

Objectifs

L'*Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Stsailes)*, pris conformément au paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*, vise le retrait de la Première Nation des Stsailes de l'application des modalités électorales de la *Loi sur les Indiens*. L'*Arrêté* est pris dans l'intérêt de la Première Nation des Stsailes et se limite à cet intérêt. La conversion vers un système électoral communautaire permettra de développer et de renforcer l'autonomie de gouvernance de la Première Nation et répondra plus adéquatement aux besoins de la communauté.

Description

La Politique ministérielle sur la conversion à un système électoral communautaire établit les étapes et les conditions par lesquelles une Première Nation tenant ses élections selon les dispositions de la *Loi sur les Indiens* puisse adopter un système électoral communautaire.

Le retrait d'une Première Nation de l'application des modalités électorales de la *Loi sur les Indiens* se fait par arrêté pris par la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien lorsque le ministère a la certitude que la bande a développé des règles électorales appropriées qui permettent le vote secret, un processus d'appel indépendant et qui respectent la *Charte canadienne des droits et libertés*. De plus, les règles communautaires, tout comme la volonté de convertir à l'utilisation de ces règles, doivent avoir reçu l'appui des membres de la communauté.

Règle du « un pour un »

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

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas au présent arrêté, car il n'entraîne aucun coût pour les petites entreprises.

Consultation

L'*Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Stsailes)* a été pris à la demande du conseil de la Première Nation des Stsailes. Le code électoral coutumier de la Première Nation des Stsailes a subi un processus de ratification communautaire au cours duquel une majorité des voix déposées par les électeurs de la

to the *Indian Bands Council Elections Order* and were also in favour of all future elections being conducted in accordance with that code.

Rationale

A ratification vote was held on March 17, 2017, at the Sts'ailes Community Hall. The First Nation's electors could indicate by secret ballot whether they were in favour of revoking the application of the election provisions of the *Indian Act* for the First Nation and of adopting the proposed community election code. The First Nation has a total of 856 electors. Of these, 364 electors cast a ballot at the ratification vote. A total of 294 votes were cast in favour of the transition to a community election system, while 49 votes were cast against. Despite a voter participation rate lower than 50%, the proportion of votes cast in favour, at almost 81%, demonstrates a strong community desire to move forward with the conversion to a community election system. Furthermore, the documentation submitted by the council of the Sts'ailes First Nation allows the Department to conclude that significant community engagement efforts took place.

On March 28, 2017, the council of the Sts'ailes First Nation submitted a resolution requesting that the Minister of Indian Affairs and Northern Development issue an order revoking the application of section 74 of the *Indian Act* for the First Nation.

As the election code of the Sts'ailes First Nation and the community ratification process that has taken place are compliant with the departmental Conversion to Community Election System Policy, and because of the specific request by resolution of the First Nation's council, the Minister of Indian Affairs and Northern Development no longer deems it advisable for the good governance of the Sts'ailes First Nation that its chief and council be selected by elections held in accordance with the *Indian Act*. Consequently, the *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Sts'ailes)* ensures that elections of the chief and council can be held under the community's election code.

There is no cost consequence associated with the termination of the application of the election provisions of the *Indian Act* to the Sts'ailes First Nation. Henceforth, the Sts'ailes First Nation will assume full responsibility for the conduct of its entire electoral process.

Implementation, enforcement and service standards

Compliance with its election code, the conduct of elections and disputes arising from the elections are now the responsibility of the Sts'ailes First Nation.

Première Nation s'est avérée en faveur de la modification à l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes* et de la tenue des élections futures en vertu de ce code.

Justification

Un vote de ratification s'est tenu le 17 mars 2017 au centre communautaire de la Première Nation des Stsailes. Les électeurs de la Première Nation ont été habilités à voter au moyen de bulletins secrets afin d'indiquer s'ils étaient favorables ou non au retrait de la Première Nation de l'application des modalités électorales de la *Loi sur les Indiens* et à l'adoption du code électoral communautaire proposé. La Première Nation comprend 856 électeurs. De ce nombre, 364 électeurs ont déposé un bulletin lors du vote de ratification. Au total, 294 votes furent déposés en faveur du passage vers un système électoral communautaire tandis que 49 votes furent déposés contre la proposition. Malgré un taux de participation électorale inférieur à 50 %, le nombre de votes déposés en faveur, presque 81 %, démontre la volonté de procéder à une conversion vers un système électoral communautaire. De plus, les documents soumis par le conseil de la Première Nation des Stsailes permettent au ministère de conclure que des efforts d'engagement communautaire considérables ont été déployés.

Le 28 mars 2017, le conseil de la Première Nation des Stsailes a soumis une résolution demandant que la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien prenne un arrêté visant le retrait de la Première Nation de l'application de l'article 74 de la *Loi sur les Indiens*.

Le code électoral de la Première Nation des Stsailes et le processus de ratification communautaire qui s'est tenu étant conformes à la Politique ministérielle sur la conversion à un système électoral communautaire et compte tenu de la demande spécifique du conseil de la Première Nation par voie d'une résolution, la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien ne juge maintenant plus utile à la bonne administration de la Première Nation des Stsailes que l'élection du chef et du conseil se fasse selon les modalités de la *Loi sur les Indiens*. Par conséquent, l'*Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Stsailes)* assure que les élections du chef et du conseil pourront se tenir en vertu du code électoral communautaire.

Il n'y a aucun coût associé au retrait de la Première Nation des Stsailes des modalités électorales de la *Loi sur les Indiens*. Dorénavant, la Première Nation des Stsailes assumera la pleine responsabilité de la conduite de l'ensemble de son processus électoral.

Mise en œuvre, application et normes de service

La Première Nation des Stsailes sera dorénavant responsable de la conformité de ses élections, de même que des conflits en découlant, en vertu de son code électoral communautaire.

Contact

Yves Denoncourt
Acting Director
Governance Operations Directorate
Lands and Economic Development
Email: yves.denoncourt@canada.ca

Personne-ressource

Yves Denoncourt
Directeur intérimaire
Direction des opérations de gouvernance
Terres et développement économique
Courriel : yves.denoncourt@canada.ca

Registration
SOR/2018-266 December 3, 2018

INDIAN ACT

Whereas, by Order in Council P.C. 1701 of March 25, 1952, it was declared that the council of the Peguis Band, in Manitoba, shall be selected by elections to be held in accordance with the *Indian Act*^a;

Whereas the council of that First Nation adopted a resolution, dated September 11, 2018, requesting that the Minister of Indian Affairs and Northern Development add the name of that First Nation to the schedule to the *First Nations Elections Act*^b;

And whereas that Minister no longer deems it advisable for the good government of that First Nation that its council be selected by elections held in accordance with the *Indian Act*^a;

Therefore, the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*^a, makes the annexed *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Peguis)*.

Gatineau, November 29, 2018

Carolyn Bennett
Minister of Indian Affairs and
Northern Development

**Order Amending the Indian Bands Council
Elections Order (Peguis)**

Amendment

1 Item 29 of Part IV of Schedule I to the *Indian Bands Council Elections Order*¹ is repealed.

Coming into Force

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

^a R.S., c. I-5
^b S.C. 2014, c. 5
¹ SOR/97-138

Enregistrement
DORS/2018-266 Le 3 décembre 2018

LOI SUR LES INDIENS

Attendu que, dans le décret C.P. 1701 du 25 mars 1952, il a été déclaré que le conseil de la bande Peguis, au Manitoba, serait constitué au moyen d'élections tenues conformément à la *Loi sur les Indiens*^a;

Attendu que le conseil de la première nation a adopté une résolution le 11 septembre 2018 dans laquelle il demande à la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien d'ajouter le nom de la première nation à l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*^b;

Attendu que la ministre ne juge plus utile à la bonne administration de la première nation que le conseil de celle-ci soit constitué au moyen d'élections tenues conformément à la *Loi sur les Indiens*^a,

À ces causes, en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*^a, la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien prend l'*Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Peguis)*, ci-après.

Gatineau, le 29 novembre 2018

La ministre des Affaires indiennes et
du Nord canadien
Carolyn Bennett

**Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du
conseil de bandes indiennes (Peguis)**

Modification

1 L'article 29 de la partie IV de l'annexe I de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*¹ est abrogé.

Entrée en vigueur

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

^a L.R., ch. I-5
^b L.C. 2014, ch. 5
¹ DORS/97-138

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the orders.)

Issues

First Nations that hold their elections under the *Indian Act* and which are seeking a change to their electoral system by opting in the *First Nations Elections Act* must be concurrently removed from the *Indian Bands Council Elections Order*, made under the *Indian Act*, and added to the schedule to the *First Nations Elections Act*.

The Peguis First Nation, in Manitoba, has requested, by resolution of its council, to be removed from the election regime of the *Indian Act*, i.e. Schedule I of the *Indian Bands Council Elections Order*, and to be added to the schedule to the *First Nations Elections Act*.

Background

Subsection 74(1) of the *Indian Act* provides authority for the Minister of Indian Affairs and Northern Development to make an order providing that the council of a band shall be selected by elections to be held in accordance with the *Indian Act*. First Nations for which such an order has been made appear on the *Indian Bands Council Elections Order*.

Section 3 of the *First Nations Elections Act* provides authority for the Minister of Indian Affairs and Northern Development to make an order to add the name of a First Nation to the schedule to the *First Nations Elections Act*, after which the council of that First Nation shall be selected by elections held in accordance with the Act.

Objectives

By virtue of two orders respectively made under subsection 74(1) of the *Indian Act* and section 3 of the *First Nations Elections Act* by the Minister of Indian Affairs and Northern Development, the Peguis First Nation is

- removed from the *Indian Bands Council Elections Order*, thereby terminating the application of the election provisions of the *Indian Act* for the First Nation; and,
- added to the *First Nations Elections Act*, thereby confirming that the First Nation's elections are held under that Act.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie des arrêtés.)

Enjeux

Les Premières Nations qui tiennent leurs élections en vertu de la *Loi sur les Indiens* et qui demandent un changement à leur système électoral afin d'adhérer à la *Loi sur les élections au sein de premières nations* doivent être simultanément soustraites de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*, conformément à la *Loi sur les Indiens*, et ajoutées à l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*.

La Première Nation Peguis, du Manitoba, a demandé, par le biais d'une résolution de son conseil, d'être retirée des dispositions électorales de la *Loi sur les Indiens*, c'est-à-dire l'annexe I de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*, et d'être ajoutée à l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*.

Contexte

Le paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* confère au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le pouvoir de prendre un arrêté selon lequel le conseil d'une bande doit être constitué au moyen d'élections tenues en vertu de la *Loi sur les Indiens*. Les Premières Nations pour lesquelles un tel arrêté a été pris figurent à l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*.

L'article 3 de la *Loi sur les élections au sein de premières nations* confère au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le pouvoir de prendre un arrêté afin d'ajouter le nom d'une Première Nation à l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*, au terme duquel le conseil de cette Première Nation doit être constitué au moyen d'élections tenues en vertu de la Loi.

Objectifs

Aux termes de deux arrêtés pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien respectivement en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* et de l'article 3 de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*, la Première Nation Peguis est :

- retranchée de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*, ce qui, par le fait même, retire l'application des dispositions de la *Loi sur les Indiens* relatives aux élections pour cette Première Nation;
- ajoutée à la *Loi sur les élections au sein de premières nations*, ce qui, par le fait même, confirme que les élections de la Première Nation sont tenues en vertu de cette loi.

Description

The *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Peguis)*, made pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*, removes the application of the election provisions of the *Indian Act* for the Peguis First Nation. The *Order Amending the Schedule to the First Nations Elections Act (Peguis)*, made pursuant to section 3 of that Act, adds the Peguis First Nation under the *First Nations Elections Act* and fixes the date of the first election of the council under that Act at March 23, 2019.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to these orders, as they do not result in any administrative costs or savings to business.

Small business lens

The small business lens does not apply to these orders, as they do not result in any costs for small business.

Consultation

Given that opting into the *First Nations Elections Act* is made at the request of the Peguis First Nation, it is not considered necessary to undertake consultations over and above those already conducted by the First Nation with its members.

The council of the Peguis First Nation has indicated that a consultation and engagement exercise was undertaken with community members to consider the adoption of the *First Nations Elections Act* for the election of its chief and council.

Rationale

The Peguis First Nation is removed from the *Indian Bands Council Elections Order* pursuant to the *Indian Act* and is added to the schedule to the *First Nations Elections Act* at the request of the council of the First Nation, which believes that the *First Nations Elections Act* presents a better electoral option that will benefit its community.

Implementation, enforcement and service standards

There are no compliance and enforcement requirements and no implementation or ongoing costs which can be directly associated with terminating the application of the election provisions of the *Indian Act* and amending the schedule to the *First Nations Elections Act*.

Description

L'Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Peguis), pris en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*, retire l'application des dispositions de la *Loi sur les Indiens* relatives aux élections pour la Première Nation Peguis. L'Arrêté modifiant l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations (Peguis)*, pris en vertu de l'article 3 de la *Loi*, ajoute la Première Nation Peguis en vertu de la *Loi sur les élections au sein de premières nations* et fixe la date de la première élection de son conseil sous cette loi au 23 mars 2019.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas aux présents arrêtés, car ils n'impliquent aucune augmentation ou réduction des coûts administratifs envers les entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas aux présents arrêtés, car ils n'entraînent aucun coût pour les petites entreprises.

Consultation

Compte tenu du fait que la demande d'adhérer au régime de la *Loi sur les élections au sein de premières nations* relève de la décision de la Première Nation Peguis, il n'est pas jugé nécessaire de tenir des consultations en plus de celles qui ont été menées par la Première Nation auprès de ses membres.

Le conseil de la Première Nation Peguis a indiqué qu'un exercice de consultation et de mobilisation auprès des membres de sa collectivité a eu lieu afin de considérer l'adoption de la *Loi sur les élections au sein de premières nations* pour l'élection de son chef et de son conseil.

Justification

La Première Nation Peguis est retirée de l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes en vertu de la *Loi sur les Indiens* et est ajoutée à l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations* à la demande du conseil de la Première Nation, qui croit donc que la *Loi sur les élections au sein de premières nations* offre une meilleure option électorale qui s'avérera bénéfique pour sa collectivité.

Mise en œuvre, application et normes de service

Aucune exigence en matière de conformité et d'application et aucuns frais permanents ou de mise en œuvre ne peuvent être associés au retrait de l'application des dispositions de la *Loi sur les Indiens* relatives aux élections et à la modification de l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*.

In compliance with the *First Nations Elections Act* and the *First Nations Elections Regulations*, the conduct of elections and disputes arising from them are the responsibility of the Peguis First Nation and the electoral officer appointed by the First Nation; however, the *First Nations Elections Act* provides that an election can be contested by application to a federal or provincial court. The offences and penalties provided in the *First Nations Elections Act* — which are enforced by local law enforcement and prosecuted by the Public Prosecution Service of Canada — will deter questionable election activities, such as vote buying, bribery and voter intimidation. Under the *First Nations Elections Act*, the courts are able to impose fines and terms of imprisonment on persons found guilty of an offence.

Contact

Yves Denoncourt
Acting Director
Governance Operations Directorate
Lands and Economic Development
Email: yves.denoncourt@canada.ca

En conformité avec la *Loi sur les élections au sein de premières nations* et le *Règlement sur les élections au sein des premières nations*, la tenue d'élections de même que les conflits en découlant relèvent dorénavant de la responsabilité de la Première Nation Peguis et du président d'élection désigné par la Première Nation. Cependant, la *Loi sur les élections au sein de premières nations* stipule qu'une élection peut, par requête, être contestée devant la Cour fédérale ou le tribunal compétent d'une cour provinciale. Les infractions et les peines prévues dans la *Loi sur les élections au sein de premières nations* — qui seront appliquées par les services de police locaux et prises en charge par le Service des poursuites pénales du Canada — mettront un frein aux activités électorales suspectes comme l'achat de bulletins, l'offre de pots-de-vin et l'intimidation des électeurs. La *Loi sur les élections au sein de premières nations* donne le pouvoir aux tribunaux d'imposer des amendes et des peines de prison aux personnes reconnues coupables d'une infraction.

Personne-ressource

Yves Denoncourt
Directeur intérimaire
Direction des opérations de gouvernance
Terres et développement économique
Courriel : yves.denoncourt@canada.ca

Registration
SOR/2018-267 December 3, 2018

FIRST NATIONS ELECTIONS ACT

Whereas the council of the Peguis First Nation adopted a resolution, dated September 11, 2018, requesting that the Minister of Indian Affairs and Northern Development add the name of that First Nation to the schedule to the *First Nations Elections Act*^a;

Therefore, the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to section 3 of the *First Nations Elections Act*^a, makes the annexed *Order Amending the Schedule to the First Nations Elections Act (Peguis)*.

Gatineau, November 29, 2018

Carolyn Bennett
Minister of Indian Affairs and
Northern Development

Order Amending the Schedule to the First Nations Elections Act (Peguis)

Amendment

1 The schedule to the *First Nations Elections Act*¹ is amended by adding the following in numerical order:

59 Peguis First Nation

First Election Date

2 In accordance with subsection 3(2) of the *First Nations Elections Act*, the date of the first election of the council of the Peguis First Nation is fixed as March 23, 2019.

Enregistrement
DORS/2018-267 Le 3 décembre 2018

LOI SUR LES ÉLECTIONS AU SEIN DE PREMIÈRES NATIONS

Attendu que le conseil de la Première Nation Peguis a adopté une résolution le 11 septembre 2018 dans laquelle il demande à la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien d'ajouter le nom de la première nation à l'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*^a,

À ces causes, en vertu de l'article 3 de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*^a, la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien prend l'*Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur les élections au sein de premières nations (Peguis)*, ci-après.

Gatineau, le 29 novembre 2018

La ministre des Affaires indiennes et
du Nord canadien
Carolyn Bennett

Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur les élections au sein de premières nations (Peguis)

Modification

1 L'annexe de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

59 Première Nation Peguis

Date de la première élection

2 En application du paragraphe 3(2) de la *Loi sur les élections au sein de premières nations*, la date de la première élection du conseil de la Première Nation Peguis est fixée au 23 mars 2019.

^a S.C. 2014, c. 5

¹ S.C. 2014, c. 5

^a L.C. 2014, ch. 5

¹ L.C. 2014, ch. 5

Coming into Force

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

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at [page 4588](#), following SOR/2018-266.

Entrée en vigueur

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

N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de cet arrêté se trouve à la [page 4588](#), à la suite du DORS/2018-266.

Registration
SOR/2018-269 December 7, 2018

AERONAUTICS ACT

P.C. 2018-1536 December 6, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 4.9^a, paragraph 5(a)^b, subsection 5.9(1)^c and paragraphs 7.6(1)(a)^d and (b)^e of the *Aeronautics Act*^f, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, VI and VII – Flight Crew Member Hours of Work and Rest Periods)*.

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, VI and VII – Flight Crew Member Hours of Work and Rest Periods)

Amendments

1 (1) The definitions *flight deck duty time* and *flight duty time* in subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations*¹ are repealed.

(2) The definition *local approprié* in subsection 101.01(1) of the French version of the Regulations is repealed.

(3) The definition *période de repos minimale* in subsection 101.01(1) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

période de repos minimale Période qui ne peut être interrompue par l'exploitant aérien ou l'exploitant privé au cours de laquelle le membre d'équipage de conduite n'est pas en service et peut se voir accorder au moins huit heures de sommeil consécutives dans un poste de repos approprié en plus du temps requis pour s'y rendre et en revenir et pour les soins d'hygiène personnelle et les repas. (*minimum rest period*)

Enregistrement
DORS/2018-269 Le 7 décembre 2018

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

C.P. 2018-1536 Le 6 décembre 2018

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 4.9^a, de l'alinéa 5a)^b, du paragraphe 5.9(1)^c et des alinéas 7.6(1)a)^d et b)^e de la *Loi sur l'aéronautique*^f, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I, VI et VII – heures de travail des membres d'équipage de conduite et périodes de repos)*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I, VI et VII – heures de travail des membres d'équipage de conduite et périodes de repos)

Modifications

1 (1) Les définitions de *temps de service au poste de pilotage* et *temps de service de vol*, au paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien*¹, sont abrogées.

(2) La définition de *local approprié*, au paragraphe 101.01(1) de la version française du même règlement, est abrogée.

(3) La définition de *période de repos minimale*, au paragraphe 101.01(1) de la version française du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

période de repos minimale Période qui ne peut être interrompue par l'exploitant aérien ou l'exploitant privé au cours de laquelle le membre d'équipage de conduite n'est pas en service et peut se voir accorder au moins huit heures de sommeil consécutives dans un poste de repos approprié en plus du temps requis pour s'y rendre et en revenir et pour les soins d'hygiène personnelle et les repas. (*minimum rest period*)

^a S.C. 2014, c. 39, s. 144

^b S.C. 1992, c. 4, s. 8

^c S.C. 2004, c. 15, s. 9

^d S.C. 2015, c. 20, s. 12

^e S.C. 2004, c. 15, s. 18

^f R.S., c. A-2

¹ SOR/96-433

^a L.C. 2014, ch. 39, art. 144

^b L.C. 1992, ch. 4, art. 8

^c L.C. 2004, ch. 15, art. 9

^d L.C. 2015, ch. 20, art. 12

^e L.C. 2004, ch. 15, art. 18

^f L.R., ch. A-2

¹ DORS/96-433

(4) Subsection 101.01(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

fit for duty, in respect of a person, means that their ability to act as a flight crew member of an aircraft is not impaired by fatigue, the consumption of alcohol or drugs or any mental or physical condition; (*apte au travail*)

flight duty period means the period that begins when the earliest of the following events occurs and ends at engines off or rotors stopped at the end of a flight:

- (a) the flight crew member carries out any duties assigned by the private operator or the air operator or delegated by the Minister before reporting for a flight,
- (b) the member reports for a flight or, if there is more than one flight during the flight duty period, reports for the first flight,
- (c) the member reports for positioning, and
- (d) the member reports as a flight crew member on standby; (*période de service de vol*)

home base means the location where a flight crew member normally commutes to in order to report for a flight duty period or positioning; (*base d'affectation*)

medical evacuation flight means a flight that is carried out for the purpose of facilitating medical assistance and on which one or more of the following persons or things is transported:

- (a) medical personnel,
- (b) ill or injured persons,
- (c) human blood products or organs,
- (d) medical supplies; (*vol d'évacuation médicale*)

positioning means the transfer of a flight crew member from one location to another, at the request of an air operator, but does not include travel to or from suitable accommodation or the member's lodging; (*mise en place*)

rest period means the continuous period during which a flight crew member is off duty, excluding the travel time to or from suitable accommodation provided by a private operator or air operator; (*période de repos*)

(4) Le paragraphe 101.01(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

apte au travail Se dit d'une personne dont la capacité à agir en qualité de membre d'équipage de conduite d'un aéronef n'est pas affaiblie par la fatigue, la consommation d'alcool ou de drogues ou un problème de santé mentale ou physique. (*fit for duty*)

base d'affectation Endroit vers lequel le membre d'équipage de conduite se déplace normalement afin de se présenter au travail pour une période de service de vol ou pour la mise en place. (*home base*)

mise en place Transfert, effectué à la demande de l'exploitant aérien, d'un membre d'équipage de conduite d'un endroit à un autre, à l'exclusion du déplacement à partir ou à destination d'un poste de repos approprié ou du lieu d'hébergement du membre. (*positioning*)

période de repos Période continue au cours de laquelle le membre d'équipage de conduite n'est pas en service, à l'exclusion du temps de déplacement à partir ou à destination d'un poste de repos approprié fourni par l'exploitant privé ou l'exploitant aérien. (*rest period*)

période de service de vol Période qui commence lors de la première des éventualités ci-après à survenir et qui se termine à l'arrêt des moteurs ou des hélices à la fin d'un vol :

- a) le membre d'équipage de conduite effectue toute fonction assignée par l'exploitant privé ou l'exploitant aérien ou déléguée par le ministre avant de se présenter au travail pour un vol;
- b) il se présente au travail pour un vol ou, si la période de service de vol comprend plus d'un vol, pour le premier vol;
- c) il se présente pour la mise en place;
- d) il se présente à titre de membre d'équipage de conduite en attente. (*flight duty period*)

vol d'évacuation médicale Vol visant à faciliter la prestation d'une assistance médicale et transportant une ou plusieurs des personnes ou des choses suivantes :

- a) des membres du personnel médical;
- b) des personnes malades ou blessées;
- c) des produits sanguins humains ou des organes humains;
- d) des fournitures médicales. (*medical evacuation flight*)

(5) Subsection 101.01(1) of the French version of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

poste de repos approprié Chambre pour une personne qui est exposée à un bruit minimal, bien ventilée et dotée de dispositifs de contrôle de la température et de la lumière ou, lorsqu'une telle chambre n'est pas disponible, local qui est approprié au lieu et à la saison, est exposé à un bruit minimal et offre un confort et une protection convenables contre les éléments. (*suitable accommodation*)

2 The references “Subsection 700.14(1)” to “Subsection 700.21(2)” in column I of Part VII of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations and the corresponding amounts in column II are replaced by the following:

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
	Subsection 700.20(1)	3,000
Subsection 700.20(2)	1,000	5,000
Subsection 700.20(3)	1,000	5,000
Subsection 700.20(4)	1,000	5,000
Subsection 700.21(3)	1,000	5,000
Subsection 700.26(1)	5,000	25,000
Subsection 700.26(2)	1,000	5,000
Subsection 700.26(3)	1,000	5,000
Subsection 700.26(4)	1,000	5,000
Subsection 700.26(5)	1,000	5,000
Subsection 700.27(1)	5,000	25,000
Subsection 700.28(1)	5,000	25,000
Subsection 700.29(1)	5,000	25,000
Subsection 700.29(2)	3,000	15,000
Section 700.37	1,000	5,000
Subsection 700.40(1)	5,000	25,000
Subsection 700.41(1)	5,000	25,000
Subsection 700.42(1)	5,000	25,000
Subsection 700.42(2)	5,000	25,000
Subsection 700.43(1)	5,000	25,000
Subsection 700.43(3)	3,000	15,000
Subsection 700.51(1)	5,000	25,000
Subsection 700.52(4)	5,000	25,000
Section 700.61	5,000	25,000
Subsection 700.62(1)	5,000	25,000

(5) Le paragraphe 101.01(1) de la version française du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

poste de repos approprié Chambre pour une personne qui est exposée à un bruit minimal, bien ventilée et dotée de dispositifs de contrôle de la température et de la lumière ou, lorsqu'une telle chambre n'est pas disponible, local qui est approprié au lieu et à la saison, est exposé à un bruit minimal et offre un confort et une protection convenables contre les éléments. (*suitable accommodation*)

2 Les mentions « Paragraphe 700.14(1) » à « Paragraphe 700.21(2) » qui figurent dans la colonne I de la partie VII de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement et les montants figurant dans la colonne II en regard de ces mentions sont remplacés par ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
	Paragraphe 700.20(1)	3 000
Paragraphe 700.20(2)	1 000	5 000
Paragraphe 700.20(3)	1 000	5 000
Paragraphe 700.20(4)	1 000	5 000
Paragraphe 700.21(3)	1 000	5 000
Paragraphe 700.26(1)	5 000	25 000
Paragraphe 700.26(2)	1 000	5 000
Paragraphe 700.26(3)	1 000	5 000
Paragraphe 700.26(4)	1 000	5 000
Paragraphe 700.26(5)	1 000	5 000
Paragraphe 700.27(1)	5 000	25 000
Paragraphe 700.28(1)	5 000	25 000
Paragraphe 700.29(1)	5 000	25 000
Paragraphe 700.29(2)	3 000	15 000
Article 700.37	1 000	5 000
Paragraphe 700.40(1)	5 000	25 000
Paragraphe 700.41(1)	5 000	25 000
Paragraphe 700.42(1)	5 000	25 000
Paragraphe 700.42(2)	5 000	25 000
Paragraphe 700.43(1)	5 000	25 000
Paragraphe 700.43(3)	3 000	15 000
Paragraphe 700.51(1)	5 000	25 000
Paragraphe 700.52(4)	5 000	25 000
Article 700.61	5 000	25 000
Paragraphe 700.62(1)	5 000	25 000

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)		Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Individual	Corporation		Personne physique	Personne morale
Subsection 700.62(2)	5,000	25,000	Paragraphe 700.62(2)	5 000	25 000
Subsection 700.63(3)	5,000	25,000	Paragraphe 700.63(3)	5 000	25 000
Subsection 700.70(1)	3,000	15,000	Paragraphe 700.70(1)	3 000	15 000
Subsection 700.70(2)	3,000	15,000	Paragraphe 700.70(2)	3 000	15 000
Subsection 700.70(3)	3,000	15,000	Paragraphe 700.70(3)	3 000	15 000
Subsection 700.70(4)	3,000	15,000	Paragraphe 700.70(4)	3 000	15 000
Subsection 700.70(5)	3,000	15,000	Paragraphe 700.70(5)	3 000	15 000
Subsection 700.70(6)	3,000	15,000	Paragraphe 700.70(6)	3 000	15 000
Subsection 700.70(7)	3,000	15,000	Paragraphe 700.70(7)	3 000	15 000
Subsection 700.70(10)	3,000	15,000	Paragraphe 700.70(10)	3 000	15 000
Subsection 700.71(1)	3,000	15,000	Paragraphe 700.71(1)	3 000	15 000
Subsection 700.71(2)	3,000	15,000	Paragraphe 700.71(2)	3 000	15 000
Subsection 700.72(1)	3,000	15,000	Paragraphe 700.72(1)	3 000	15 000
Subsection 700.72(2)	1,000	5,000	Paragraphe 700.72(2)	1 000	5 000
Subsection 700.72(3)	1,000	5,000	Paragraphe 700.72(3)	1 000	5 000
Subsection 700.72(4)	1,000	5,000	Paragraphe 700.72(4)	1 000	5 000
Subsection 700.101(1)	3,000	15,000	Paragraphe 700.101(1)	3 000	15 000
Subsection 700.102(1)	5,000	25,000	Paragraphe 700.102(1)	5 000	25 000
Subsection 700.102(2)	1,000	5,000	Paragraphe 700.102(2)	1 000	5 000
Subsection 700.102(3)	1,000	5,000	Paragraphe 700.102(3)	1 000	5 000
Subsection 700.102(4)	1,000	5,000	Paragraphe 700.102(4)	1 000	5 000
Subsection 700.102(5)	1,000	5,000	Paragraphe 700.102(5)	1 000	5 000
Subsection 700.103(1)	5,000	25,000	Paragraphe 700.103(1)	5 000	25 000
Section 700.104	5,000	25,000	Article 700.104	5 000	25 000
Subsection 700.116(1)	5,000	25,000	Paragraphe 700.116(1)	5 000	25 000
Section 700.117	5,000	25,000	Article 700.117	5 000	25 000
Subsection 700.118(2)	5,000	25,000	Paragraphe 700.118(2)	5 000	25 000
Subsection 700.119(1)	3,000	15,000	Paragraphe 700.119(1)	3 000	15 000
Section 700.120	5,000	25,000	Article 700.120	5 000	25 000
Subsection 700.131(4)	5,000	25,000	Paragraphe 700.131(4)	5 000	25 000
Subsection 700.132(1)	5,000	25,000	Paragraphe 700.132(1)	5 000	25 000
Subsection 700.132(2)	5,000	25,000	Paragraphe 700.132(2)	5 000	25 000
Subsection 700.133(3)	1,000	5,000	Paragraphe 700.133(3)	1 000	5 000
Subsection 700.134(1)	5,000	25,000	Paragraphe 700.134(1)	5 000	25 000
Subsection 700.134(2)	5,000	25,000	Paragraphe 700.134(2)	5 000	25 000
Subsection 700.135(1)	3,000	15,000	Paragraphe 700.135(1)	3 000	15 000
Subsection 700.135(2)	1,000	5,000	Paragraphe 700.135(2)	1 000	5 000
Subsection 700.135(3)	1,000	5,000	Paragraphe 700.135(3)	1 000	5 000
Subsection 700.135(4)	1,000	5,000	Paragraphe 700.135(4)	1 000	5 000

3 Subpart 2 of Part VII of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 702.84(2)”:

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
	Subsection 702.91(1)	3,000
Subsection 702.91(2)	1,000	5,000
Subsection 702.92(1)	5,000	25,000
Subsection 702.93(1)	5,000	25,000
Subsection 702.93(2)	5,000	25,000
Subsection 702.96(1)	3,000	15,000
Subsection 702.96(3)	1,000	5,000
Section 702.97	3,000	15,000

4 Section 602.02 of the Regulations is replaced by the following:

602.02 An operator of an aircraft shall not require any person to act as a flight crew member or to carry out a preflight duty, and a person shall not act as a flight crew member or carry out that duty, if the operator or the person has reason to believe that the person is not, or is not likely to be, fit for duty.

5 (1) Paragraph 602.03(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) within 12 hours after consuming an alcoholic beverage;

(2) Paragraphs 602.03(b) and (c) of the French version of the Regulations are replaced by the following:

b) elle est sous l'effet de l'alcool;

c) elle fait usage d'une drogue qui affaiblit ses facultés au point où la sécurité de l'aéronef ou celle des personnes à son bord est compromise de quelque façon.

6 The reference “[602.47 to 602.56 reserved]” after section 602.46 of the Regulations is replaced by the following:

Suitable Accommodation

602.47 A private operator or an air operator, as the case may be, shall provide a flight crew member with suitable accommodation for rest periods away from home base.

[602.48 to 602.56 reserved]

3 La sous-partie 2 de la partie VII de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 702.84(2) », de ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
	Paragraphe 702.91(1)	3 000
Paragraphe 702.91(2)	1 000	5 000
Paragraphe 702.92(1)	5 000	25 000
Paragraphe 702.93(1)	5 000	25 000
Paragraphe 702.93(2)	5 000	25 000
Paragraphe 702.96(1)	3 000	15 000
Paragraphe 702.96(3)	1 000	5 000
Article 702.97	3 000	15 000

4 L'article 602.02 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

602.02 Il est interdit à l'utilisateur d'un aéronef d'enjoindre à une personne d'agir en qualité de membre d'équipage de conduite ou d'effectuer des tâches avant vol, et à toute personne d'agir en cette qualité ou d'effectuer de telles tâches, si l'utilisateur ou la personne elle-même a des raisons de croire qu'elle n'est pas ou ne sera probablement pas apte au travail.

5 (1) L'alinéa 602.03a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) elle a ingéré une boisson alcoolisée dans les douze heures précédentes;

(2) Les alinéas 602.03b) et c) de la version française du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

b) elle est sous l'effet de l'alcool;

c) elle fait usage d'une drogue qui affaiblit ses facultés au point où la sécurité de l'aéronef ou celle des personnes à son bord est compromise de quelque façon.

6 La mention « [602.47 à 602.56 réservés] » qui suit l'article 602.46 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Poste de repos approprié

602.47 L'exploitant privé ou l'exploitant aérien, selon le cas, fournit au membre d'équipage de conduite un poste de repos approprié pour les périodes de repos prises à l'extérieur de la base d'affectation.

[602.48 à 602.56 réservés]

7 Subsection 604.01(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

flight deck duty time means the period spent by a flight crew member at a flight crew member position in an aeroplane during flight time. (*temps de service au poste de pilotage*)

8 Paragraph 604.100(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

b) l'exploitant privé lui accorde une période de repos d'au moins quatre heures consécutives dans un poste de repos;

9 Paragraphs 604.102(1)(b) and (c) of the Regulations are replaced by the following:

(b) the flight duty period is extended as a result of an unforeseen operational circumstance that occurs after the beginning of the flight duty period;

(c) the next minimum rest period is extended by an amount of time that is at least equal to the length of the extension of the flight duty period; and

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

acclimatized describes a flight crew member whose biorythm is aligned with local time; (*acclimaté*)

class 1 rest facility means a bunk or other horizontal surface located in an area that

(a) is separated from the flight deck and passenger cabin;

(b) has devices to control the temperature and light; and

(c) is subject to a minimal level of noise and other disturbances; (*poste de repos de classe 1*)

class 2 rest facility means a seat that allows for a horizontal sleeping position in an area that

(a) is separated from passengers by a curtain or other means of separation that reduces light and sound;

(b) is equipped with portable oxygen equipment; and

(c) minimizes disturbances by passengers and crew members; (*poste de repos de classe 2*)

class 3 rest facility means a seat that reclines at least 40° from vertical and that has leg and foot support; (*poste de repos de classe 3*)

7 Le paragraphe 604.01(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

temps de service au poste de pilotage Temps que passe le membre d'équipage de conduite à un poste de membre d'équipage de conduite à bord d'un avion pendant le temps de vol. (*flight deck duty time*)

8 L'alinéa 604.100b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) l'exploitant privé lui accorde une période de repos d'au moins quatre heures consécutives dans un poste de repos approprié;

9 Les alinéas 604.102(1)b) et c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

b) la période de service de vol est prolongée à la suite de circonstances opérationnelles imprévues qui se produisent après le début de la période de service de vol;

c) la prochaine période de repos minimale est prolongée d'un nombre d'heures au moins égal à la durée de la prolongation de la période de service de vol;

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

acclimaté Se dit du membre d'équipage de conduite dont le biorythme est en phase avec l'heure locale. (*acclimatized*)

journee isolée sans service Période sans service comprise entre le début de la première nuit de repos locale et la fin de la nuit de repos locale suivante. (*single day free from duty*)

nuit de repos locale Période de repos d'au moins neuf heures qui a lieu entre 22 h 30 et 9 h 30 à l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté. (*local night's rest*)

période de disponibilité en réserve Période comprise dans une période de 24 heures consécutives au cours de laquelle le membre d'équipage de conduite en réserve est disponible pour se présenter au travail pour le service de vol. (*reserve availability period*)

période de service en réserve Période commençant au moment où le membre d'équipage de conduite en réserve est disponible pour se présenter au travail pour le service de vol et se terminant au moment où la période de service de vol prend fin. (*reserve duty period*)

phase de dépression circadienne Période commençant à 2 h et se terminant à 5 h 59 à l'endroit où le membre

early duty means hours of work that begin between 02:00 and 06:59 at the location where the flight crew member is acclimatized; (*service de début de journée*)

late duty means hours of work that end between midnight and 01:59 at the location where the flight crew member is acclimatized; (*service de fin de journée*)

local night's rest means a rest period of at least nine hours that takes place between 22:30 and 09:30 at the location where the flight crew member is acclimatized; (*nuît de repos locale*)

night duty means hours of work that begin between 13:00 and 01:59 and that end after 01:59 at a location where the flight crew member is acclimatized; (*service de nuit*)

reserve availability period means the period in any period of 24 consecutive hours during which a flight crew member on reserve is available to report for flight duty; (*période de disponibilité en réserve*)

reserve duty period means the period that begins at the time that a flight crew member on reserve is available to report for flight duty and ends at the time that the flight duty period ends; (*période de service en réserve*)

single day free from duty means time free from duty from the beginning of the first local night's rest until the end of the following local night's rest; (*journée isolée sans service*)

window of circadian low means the period that begins at 02:00 and ends at 05:59 at the location where the flight crew member is acclimatized; (*phase de dépression circadienne*)

11 The reference “[700.12 and 700.13 reserved]” after section 700.11 of the Regulations is replaced by the following:

[700.12 reserved]

12 The Regulations are amended by adding the following before the heading “Monitoring System” before section 700.14:

Non-application

700.13 This Division does not apply to an air operator who operates an aircraft under Subpart 2 of Part VII or to a flight crew member who operates an aircraft under that Subpart.

d'équipage de conduite est acclimaté. (*window of circadian low*)

poste de repos de classe 1 Couchette ou autre surface horizontale située dans un endroit qui :

a) est isolé du poste de pilotage et de la cabine passagers;

b) est doté d'un dispositif de contrôle de la température et de la lumière;

c) est exposé à un bruit minimal et à un dérangement minimal. (*class 1 rest facility*)

poste de repos de classe 2 Siège qui permet de dormir à l'horizontale dans un endroit qui :

a) est isolé des passagers par un rideau ou une autre forme de séparation qui atténue la lumière et le bruit;

b) est équipé d'un équipement d'oxygène portatif;

c) minimise le dérangement par les passagers ou les membres d'équipage. (*class 2 rest facility*)

poste de repos de classe 3 Siège inclinable à au moins 40 degrés par rapport à la verticale et doté d'un appui pour les jambes et les pieds. (*class 3 rest facility*)

service de début de journée S'entend des heures de travail qui commencent entre 2 h et 6 h 59 à l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté. (*early duty*)

service de fin de journée S'entend des heures de travail qui se terminent entre minuit et 1 h 59 à l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté. (*late duty*)

service de nuit S'entend des heures de travail qui commencent entre 13 h et 1 h 59 et qui se terminent après 1 h 59 à l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté. (*night duty*)

11 La mention « [700.12 et 700.13 réservés] » qui suit l'article 700.11 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

[700.12 réservé]

12 Le même règlement est modifié par adjonction, avant l'intertitre « Système de contrôle » précédant l'article 700.14, de ce qui suit :

Non-application

700.13 La présente section ne s'applique pas à l'exploitant aérien qui exploite un aéronef en vertu de la sous-partie 2 de la partie VII ni au membre d'équipage de conduite qui utilise un aéronef en vertu de cette sous-partie.

13 Division III of Part VII of the Regulations is replaced by the following:

[700.12 to 700.18 reserved]

Division III — Flight Crew Member Fatigue Management

Non-application and Interpretation

700.19 (1) This Division does not apply

(a) to an air operator who operates an aircraft under Subpart 2 of this Part or to a flight crew member who operates an aircraft under that Subpart; or

(b) to an air operator who conducts a medical evacuation flight or to a flight crew member who operates an aircraft to conduct such a flight.

(2) For the purposes of this Division, references to a time of day are

(a) if a flight crew member is acclimatized, references to the local time at their location; or

(b) if a flight crew member is not acclimatized, references to the local time at the last location where the member was acclimatized.

Monitoring System and Records

700.20 (1) An air operator shall have a system that monitors the flight times, flight duty periods, hours of work and rest periods of each of its flight crew members and shall include in its company operations manual the details of that system.

(2) An air operator shall, for each flight crew member, keep a record of

(a) all flight times;

(b) the start and end times as well as the duration of each flight duty period;

(c) the start and end times as well as the duration of each duty period;

(d) the start and end times as well as the duration of each rest period; and

(e) all time free from duty.

13 La section III de la partie VII du même règlement est remplacée par ce qui suit :

[700.12 à 700.18 réservés]

Section III — Gestion de la fatigue des membres d'équipage de conduite

Non-application et interprétation

700.19 (1) La présente section ne s'applique pas :

a) à l'exploitant aérien qui exploite un aéronef en vertu de la sous-partie 2 de la présente partie ni au membre d'équipage de conduite qui utilise un aéronef en vertu de cette sous-partie;

b) à l'exploitant aérien qui effectue un vol d'évacuation médicale ni au membre d'équipage de conduite qui utilise un aéronef pour effectuer un tel vol.

(2) Pour l'application de la présente section, la mention d'une heure vaut mention :

a) si le membre d'équipage de conduite est acclimaté, de l'heure locale à l'endroit où il se trouve;

b) s'il ne l'est pas, de l'heure locale au dernier endroit où il l'était.

Système de contrôle et dossiers

700.20 (1) L'exploitant aérien dispose d'un système pour contrôler les temps de vol, les périodes de service de vol, les heures de travail et les périodes de repos de chacun des membres d'équipage de conduite et consigne les détails de ce système dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

(2) L'exploitant aérien conserve pour chaque membre d'équipage de conduite un dossier dans lequel sont consignés les renseignements suivants :

a) tous les temps de vol;

b) l'heure du début et de la fin ainsi que la durée de chaque période de service de vol;

c) l'heure du début et de la fin ainsi que la durée de chaque période de service;

d) l'heure du début et de la fin ainsi que la durée de chaque période de repos;

e) toutes les périodes sans service.

(3) An air operator shall keep a record of all notifications provided to it by a pilot-in-command under subsection 700.63(4).

(4) An air operator shall keep the records referred to in this section for a period of 24 months after the day on which they are made.

Air Operator Obligations — Scheduling

700.21 (1) An air operator shall provide a flight crew member with their schedule sufficiently in advance for them to plan for adequate rest.

(2) An air operator shall, on a monthly basis, determine if a flight crew member's maximum flight duty period with respect to a flight is exceeded more than 10% of the time in a period of 90 consecutive days.

(3) If an air operator determines that more than 10% of a flight crew member's maximum flight duty periods are exceeded as a result of an unforeseen operational circumstance, the air operator shall change the schedule or the flight crew member pairing for the flight not later than 28 days after the day on which the determination is made.

(4) If the air operator sets schedules on a seasonal basis, the changes referred to in subsection (3) may be delayed until the beginning of the same season in the following year.

[700.22 to 700.25 reserved]

Fitness for Duty

700.26 (1) An air operator shall not allow a flight crew member to begin a flight duty period if, before the beginning of the period, the member advises the air operator that they are fatigued to the extent that they are not fit for duty.

(2) A flight crew member shall advise every other flight crew member and the air operator as soon as the member becomes aware that they have become fatigued during a flight duty period to the extent that they are not fit for duty.

(3) If there is only one flight crew member on board the aircraft, and the member becomes aware during a flight duty period that they have become fatigued to the extent that they are not fit for duty, they shall advise the air operator immediately or, if the aircraft is in flight, as soon as possible after the aircraft has landed.

(4) If a person who is assigned by an air operator to act as a flight crew member, or any other person, becomes aware

(3) L'exploitant aérien conserve un dossier dans lequel il verse tout avis que lui a transmis le commandant de bord en application du paragraphe 700.63(4).

(4) L'exploitant aérien conserve les dossiers visés au présent article pendant une période de 24 mois après la date où ils sont constitués.

Obligations de l'exploitant aérien — horaire de travail

700.21 (1) L'exploitant aérien fournit au membre d'équipage de conduite son horaire de travail suffisamment à l'avance pour que ce dernier puisse prévoir un repos approprié.

(2) L'exploitant aérien détermine, mensuellement, si la période maximale de service de vol du membre d'équipage de conduite à l'égard d'un vol est dépassée dans plus de 10 pour cent des cas au cours d'une période de 90 jours consécutifs.

(3) Si l'exploitant aérien constate que plus de 10 pour cent des périodes maximales de service de vol du membre d'équipage de conduite sont dépassées en raison d'une circonstance opérationnelle imprévue, il modifie l'horaire ou l'appariement des membres d'équipage de conduite pour le vol dans les 28 jours suivant la date de la constatation.

(4) Si l'exploitant aérien établit ses horaires sur une base saisonnière, les modifications visées au paragraphe (3) peuvent être apportées au début de la même saison l'année suivante.

[700.22 à 700.25 réservés]

Aptitude au travail

700.26 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre à un membre d'équipage de conduite de commencer une période de service de vol si, avant le début de celle-ci, le membre l'avise qu'il est fatigué au point de ne pas être apte au travail.

(2) Le membre d'équipage de conduite avise tout autre membre d'équipage de conduite ainsi que l'exploitant aérien dès qu'il se rend compte au cours d'une période de service de vol qu'il est fatigué au point de ne pas être apte au travail.

(3) Lorsqu'un seul membre d'équipage de conduite est à bord d'un aéronef et qu'il se rend compte au cours d'une période de service de vol qu'il est fatigué au point de ne pas être apte au travail, il en avise l'exploitant aérien immédiatement ou, si l'aéronef est en vol, dès que possible après l'atterrissage.

(4) Lorsqu'une personne chargée par l'exploitant aérien d'agir en qualité de membre d'équipage de conduite ou

that the assignment would result in the maximum flight time, maximum flight duty period or maximum number of hours of work being exceeded, the member or other person shall advise the air operator as soon as possible.

(5) If a flight crew member or any other person becomes aware that the member was not granted their rest period or time free from duty, the member or other person shall advise the air operator as soon as possible.

Maximum Flight Time

700.27 (1) An air operator shall not assign flight time to a flight crew member, and a flight crew member shall not accept such an assignment, if the member's total flight time will, as a result, exceed

- (a)** 112 hours in any 28 consecutive days;
- (b)** 300 hours in any 90 consecutive days;
- (c)** 1,000 hours in any 365 consecutive days; or
- (d)** in the case of a single-pilot operation, 8 hours in any 24 consecutive hours.

(2) For the purpose of subsection (1), a flight crew member's flight time includes

- (a)** the flight time accumulated from other flight operations; and
- (b)** the total flight time of a flight with an augmented flight crew.

Maximum Flight Duty Period

700.28 (1) An air operator shall not assign a flight duty period to a flight crew member, and a flight crew member shall not accept such an assignment, if the flight duty period exceeds the maximum flight duty period set out in this section.

(2) If the average duration of all scheduled flights is less than 30 minutes, the maximum period of a flight duty period that begins during a period set out in column 1 of the table to this subsection is the number of hours set out in column 2, 3 or 4, according to the number of flights scheduled during the flight duty period.

toute autre personne se rend compte que l'affectation entraînerait le dépassement du temps de vol maximal, de la période maximale de service de vol ou du nombre maximal d'heures de travail, le membre ou l'autre personne en informe l'exploitant aérien dès que possible.

(5) Lorsqu'un membre d'équipage de conduite ou toute autre personne se rend compte que le membre ne s'est pas vu accorder une période de repos ou une période sans service, le membre ou l'autre personne en avise l'exploitant aérien dès que possible.

Temps de vol maximal

700.27 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner du temps de vol à un membre d'équipage de conduite, et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle assignation, s'il en résulte que le temps de vol total de ce membre dépasse, selon le cas :

- a)** 112 heures par période de 28 jours consécutifs;
- b)** 300 heures par période de 90 jours consécutifs;
- c)** 1 000 heures par période de 365 jours consécutifs;
- d)** dans le cas d'un aéronef utilisé par un seul pilote, 8 heures par période de 24 heures consécutives.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), le temps de vol du membre d'équipage de conduite comprend :

- a)** d'une part, le temps de vol accumulé lors d'autres opérations aériennes;
- b)** d'autre part, le temps de vol total d'un vol avec un équipage de conduite renforcé.

Période maximale de service de vol

700.28 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner une période de service de vol à un membre d'équipage de conduite, et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle assignation, si la période de service de vol dépasse la période maximale de service de vol prévue au présent article.

(2) Si la durée moyenne de tous les vols prévus est de moins de 30 minutes, la période maximale d'une période de service de vol qui commence au cours de la période indiquée à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe est égale au nombre d'heures indiqué aux colonnes 2, 3 ou 4, selon le nombre de vols prévus au cours de la période de service de vol.

TABLE**MAXIMUM FLIGHT DUTY PERIOD — AVERAGE FLIGHT DURATION OF LESS THAN 30 MINUTES**

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Start Time of Flight Duty Period	1 to 11 Flights	12 to 17 Flights	18 or More Flights
1	24:00 to 03:59	9 hours	9 hours	9 hours
2	04:00 to 04:59	10 hours	9 hours	9 hours
3	05:00 to 05:59	11 hours	10 hours	9 hours
4	06:00 to 06:59	12 hours	11 hours	10 hours
5	07:00 to 12:59	13 hours	12 hours	11 hours
6	13:00 to 16:59	12.5 hours	11.5 hours	10.5 hours
7	17:00 to 21:59	12 hours	11 hours	10 hours
8	22:00 to 22:59	11 hours	10 hours	9 hours
9	23:00 to 23:59	10 hours	9 hours	9 hours

TABLEAU**PÉRIODE MAXIMALE DE SERVICE DE VOL — DURÉE MOYENNE DE VOL DE MOINS DE 30 MINUTES**

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Début de la période de service de vol	1 à 11 vols	12 à 17 vols	18 vols ou plus
1	0 h à 3 h 59	9 heures	9 heures	9 heures
2	4 h à 4 h 59	10 heures	9 heures	9 heures
3	5 h à 5 h 59	11 heures	10 heures	9 heures
4	6 h à 6 h 59	12 heures	11 heures	10 heures
5	7 h à 12 h 59	13 heures	12 heures	11 heures
6	13 h à 16 h 59	12,5 heures	11,5 heures	10,5 heures
7	17 h à 21 h 59	12 heures	11 heures	10 heures
8	22 h à 22 h 59	11 heures	10 heures	9 heures
9	23 h à 23 h 59	10 heures	9 heures	9 heures

(3) If the average duration of all scheduled flights is 30 minutes or more but less than 50 minutes, the maximum period of a flight duty period that begins during a period set out in column 1 of the table to this subsection shall not exceed the number of hours set out in column 2, 3 or 4, according to the number of flights scheduled during the flight duty period.

(3) Si la durée moyenne de tous les vols prévus est de 30 minutes ou plus mais de moins de 50 minutes, la période maximale d'une période de service de vol qui commence au cours de la période indiquée à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe est égale au nombre d'heures indiqué aux colonnes 2, 3 ou 4, selon le nombre de vols prévus au cours de la période de service de vol.

TABLE**MAXIMUM FLIGHT DUTY PERIOD — AVERAGE FLIGHT DURATION OF 30 MINUTES OR MORE BUT LESS THAN 50 MINUTES**

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Start Time of Flight Duty Period	1 to 7 Flights	8 to 11 Flights	12 or More Flights
1	24:00 to 03:59	9 hours	9 hours	9 hours

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Start Time of Flight Duty Period	1 to 7 Flights	8 to 11 Flights	12 or More Flights
2	04:00 to 04:59	10 hours	9 hours	9 hours
3	05:00 to 05:59	11 hours	10 hours	9 hours
4	06:00 to 06:59	12 hours	11 hours	10 hours
5	07:00 to 12:59	13 hours	12 hours	11 hours
6	13:00 to 16:59	12.5 hours	11.5 hours	10.5 hours
7	17:00 to 21:59	12 hours	11 hours	10 hours
8	22:00 to 22:59	11 hours	10 hours	9 hours
9	23:00 to 23:59	10 hours	9 hours	9 hours

TABLEAU**PÉRIODE MAXIMALE DE SERVICE DE VOL — DURÉE MOYENNE DE VOL DE 30 MINUTES OU PLUS MAIS DE MOINS DE 50 MINUTES**

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Début de la période de service de vol	1 à 7 vols	8 à 11 vols	12 vols ou plus
1	0 h à 3 h 59	9 heures	9 heures	9 heures
2	4 h à 4 h 59	10 heures	9 heures	9 heures
3	5 h à 5 h 59	11 heures	10 heures	9 heures
4	6 h à 6 h 59	12 heures	11 heures	10 heures
5	7 h à 12 h 59	13 heures	12 heures	11 heures
6	13 h à 16 h 59	12,5 heures	11,5 heures	10,5 heures
7	17 h à 21 h 59	12 heures	11 heures	10 heures
8	22 h à 22 h 59	11 heures	10 heures	9 heures
9	23 h à 23 h 59	10 heures	9 heures	9 heures

(4) If the average duration of all scheduled flights is 50 minutes or more, the maximum period of a flight duty period that begins during a period set out in column 1 of the table to this subsection shall not exceed the number of hours set out in column 2, 3 or 4, according to the number of flights scheduled during the flight duty period.

(4) Si la durée moyenne de tous les vols prévus est de 50 minutes ou plus, la période maximale de service de vol d'une période de service de vol qui commence au cours de la période indiquée à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe ne dépasse pas le nombre d'heures indiqué aux colonnes 2, 3 ou 4, selon le nombre de vols prévus au cours de la période de service de vol.

TABLE**MAXIMUM FLIGHT DUTY PERIOD — AVERAGE FLIGHT DURATION OF 50 MINUTES OR MORE**

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Start Time of Flight Duty Period	1 to 4 Flights	5 or 6 Flights	7 or More Flights
1	24:00 to 03:59	9 hours	9 hours	9 hours
2	04:00 to 04:59	10 hours	9 hours	9 hours
3	05:00 to 05:59	11 hours	10 hours	9 hours
4	06:00 to 06:59	12 hours	11 hours	10 hours

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Start Time of Flight Duty Period	1 to 4 Flights	5 or 6 Flights	7 or More Flights
5	07:00 to 12:59	13 hours	12 hours	11 hours
6	13:00 to 16:59	12.5 hours	11.5 hours	10.5 hours
7	17:00 to 21:59	12 hours	11 hours	10 hours
8	22:00 to 22:59	11 hours	10 hours	9 hours
9	23:00 to 23:59	10 hours	9 hours	9 hours

TABLEAU**PÉRIODE MAXIMALE DE SERVICE DE VOL — DURÉE MOYENNE DE VOL DE 50 MINUTES OU PLUS**

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Début de la période de service de vol	1 à 4 vols	5 ou 6 vols	7 vols ou plus
1	0 h à 3 h 59	9 heures	9 heures	9 heures
2	4 h à 4 h 59	10 heures	9 heures	9 heures
3	5 h à 5 h 59	11 heures	10 heures	9 heures
4	6 h à 6 h 59	12 heures	11 heures	10 heures
5	7 h à 12 h 59	13 heures	12 heures	11 heures
6	13 h à 16 h 59	12,5 heures	11,5 heures	10,5 heures
7	17 h à 21 h 59	12 heures	11 heures	10 heures
8	22 h à 22 h 59	11 heures	10 heures	9 heures
9	23 h à 23 h 59	10 heures	9 heures	9 heures

(5) For the purposes of subsections (2) to (4), a flight crew member is considered to be acclimatized if

(a) in the case of a time zone difference of less than four hours between local time and the time at the last location where the member was acclimatized, any rest periods required under these Regulations have been provided and the member has spent 72 hours in the same time zone;

(b) in the case of a time zone difference of four hours or more between local time and the time at the last location where the member was acclimatized, any rest periods required under these Regulations have been provided and the member has spent 96 hours in the same time zone; or

(c) the member has spent 24 hours in the same time zone for each hour of difference between local time and the time at the last location where the member was acclimatized.

(6) For the purposes of subsections (2) to (4), positioning is not to be considered a flight.

(5) Pour l'application des paragraphes (2) à (4), le membre d'équipage de conduite est considéré comme étant acclimaté dans les cas suivants :

a) le décalage entre l'heure locale et l'heure du dernier endroit où il était acclimaté est de moins de quatre heures, toutes les périodes de repos prévues au présent règlement lui ont été accordées et il a passé 72 heures dans le même fuseau horaire;

b) le décalage entre l'heure locale et l'heure du dernier endroit où il était acclimaté est de quatre heures ou plus, toutes les périodes de repos prévues au présent règlement lui ont été accordées et il a passé 96 heures dans le même fuseau horaire;

c) il a passé 24 heures dans le même fuseau horaire pour chaque heure de décalage entre l'heure locale et l'heure du dernier endroit où il était acclimaté.

(6) Pour l'application des paragraphes (2) à (4), la mise en place n'est pas considérée comme un vol.

(7) For the purposes of subsection (5), the Canadian time zones are Pacific, Mountain, Central, Eastern, and the Atlantic time zone, which includes Newfoundland and Labrador.

(8) The flight duty period for a flight crew member on standby begins at the time at which they report for duty at the location designated by the air operator.

(9) When all flights are conducted under day VFR, the maximum period of a flight duty period that begins during a period set out in column 1 of the table to this subsection shall not exceed the number of hours set out in column 2.

(7) Pour l'application du paragraphe (5), les fuseaux horaires canadiens sont ceux du Pacifique, des Rocheuses, du Centre, de l'Est et de l'Atlantique, lequel comprend Terre-Neuve-et-Labrador.

(8) La période de service de vol du membre d'équipage de conduite en attente commence au moment où il se présente pour le travail à l'endroit désigné par l'exploitant aérien.

(9) Lorsque tous les vols prévus sont effectués en vol VFR de jour, la période maximale d'une période de service de vol qui commence au cours de la période indiquée à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe est égale au nombre d'heures indiqué à la colonne 2.

TABLE

MAXIMUM FLIGHT DUTY PERIOD — FLIGHTS CONDUCTED UNDER DAY VFR

	Column 1	Column 2
Item	Start Time of Flight Duty Period	Maximum Flight Duty Period
1	24:00 to 03:59	9 hours
2	04:00 to 04:59	10 hours
3	05:00 to 05:59	11 hours
4	06:00 to 06:59	12 hours
5	07:00 to 12:59	13 hours
6	13:00 to 16:59	12.5 hours
7	17:00 to 21:59	12 hours
8	22:00 to 22:59	11 hours
9	23:00 to 23:59	10 hours

TABLEAU

PÉRIODE MAXIMALE DE SERVICE DE VOL — VOLS EFFECTUÉS EN VOL VFR DE JOUR

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Début de la période de service de vol	Période maximale de service de vol
1	0 h à 3 h 59	9 heures
2	4 h à 4 h 59	10 heures
3	5 h à 5 h 59	11 heures
4	6 h à 6 h 59	12 heures
5	7 h à 12 h 59	13 heures
6	13 h à 16 h 59	12,5 heures
7	17 h à 21 h 59	12 heures
8	22 h à 22 h 59	11 heures
9	23 h à 23 h 59	10 heures

Maximum Number of Hours of Work

700.29 (1) An air operator shall not assign a flight duty period to a flight crew member, and a flight crew member shall not accept such an assignment, if, as a result, the member's number of hours of work will exceed

- (a) 2,200 hours in any 365 consecutive days;
- (b) 192 hours in any 28 consecutive days;
- (c) 60 hours in any 7 consecutive days if the air operator has provided the member with the following time free from duty:
 - (i) 1 single day free from duty in any 168 consecutive hours, and
 - (ii) 4 single days free from duty in any 672 consecutive hours; or
- (d) 70 hours in any 7 consecutive days if the air operator has provided 120 consecutive hours free from duty, including 5 consecutive local nights' rest, in any 504 consecutive hours and if
 - (i) the member is not assigned early duty, late duty or night duty,
 - (ii) the member is not assigned a flight duty period greater than 12 hours, and
 - (iii) the member's maximum number of hours of work is 24 hours in any consecutive 48 hours.

(2) An air operator who has assigned to a flight crew member a flight duty period that will result in the member's number of hours of work exceeding those referred to in paragraph (1)(d) shall ensure that the member has 120 consecutive hours free from duty, including 5 consecutive local nights' rest, before assigning a flight duty period that will result in the member's number of hours of work exceeding those referred to in paragraph (1)(c).

(3) A flight crew member's hours of work are to include

- (a) in the case of a flight crew member on reserve, 33% of the time that they are in a reserve availability period; and
- (b) in the case of a flight crew member on standby, 100% of the time that they are on standby.

[700.30 to 700.35 reserved]

Nombre maximal d'heures de travail

700.29 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner une période de service de vol à un membre d'équipage de conduite, et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle assignation, s'il en résulte que le nombre d'heures de travail de ce membre dépasse :

- a) 2 200 heures par période de 365 jours consécutifs;
- b) 192 heures par période de 28 jours consécutifs;
- c) 60 heures par période de 7 jours consécutifs si l'exploitant aérien a accordé au membre les périodes sans service suivantes :
 - (i) 1 journée isolée sans service en 168 heures consécutives,
 - (ii) 4 journées isolées sans service par période de 672 heures consécutives;
- d) 70 heures par période de 7 jours consécutifs si l'exploitant aérien a accordé au membre une période sans service de 120 heures consécutives, qui comprend 5 nuits de repos locales consécutives, en 504 heures consécutives et que les conditions ci-après sont réunies :
 - (i) le membre n'a reçu aucune assignation à un service de début de journée, à un service de fin de journée ou à un service de nuit,
 - (ii) le membre n'a reçu aucune assignation à une période de service de vol de plus de 12 heures,
 - (iii) le nombre maximal d'heures de travail du membre est de 24 heures par période de 48 heures consécutives.

(2) L'exploitant aérien qui a assigné à un membre d'équipage de conduite une période de service de vol qui résulte en un dépassement du nombre d'heures de travail du membre prévu à l'alinéa (1)d veille à ce que le membre dispose d'une période sans service de 120 heures consécutives, incluant 5 nuits de repos locales consécutives, avant de lui assigner une période de service de vol qui résulte en un dépassement du nombre d'heures de travail du membre prévu à l'alinéa (1)c.

(3) Les heures de travail du membre d'équipage de conduite comprennent ce qui suit :

- a) dans le cas du membre d'équipage de conduite en réserve, d'un 33 pour cent du temps où il est en période de disponibilité en réserve;
- b) dans le cas du membre d'équipage de conduite en attente, 100 pour cent du temps où il est en attente.

[700.30 à 700.35 réservés]

Home Base

700.36 An air operator shall assign a home base for each of its flight crew members.

Nutrition Break

700.37 An air operator shall provide a flight crew member with not less than 15 minutes every 6 hours within a flight duty period to eat and drink.

[700.38 and 700.39 reserved]

Rest Periods — General

700.40 (1) An air operator shall provide a flight crew member with the following rest periods at the end of a flight duty period:

- (a) if the flight duty period ends at home base,
 - (i) either 12 hours, or 11 hours plus the travel time to and from the place where the rest period is taken, or
 - (ii) if the air operator provides suitable accommodation, 10 hours in that suitable accommodation; and
- (b) if the flight duty period ends away from home base, 10 hours in suitable accommodation.

(2) If an air operator assigns a duty to a flight crew member for a period — excluding the time required for positioning — that exceeds by one hour or more the maximum flight duty period referred to in section 700.28, the rest period shall be the longer of

- (a) the maximum flight duty period plus the amount of time worked beyond the maximum flight duty period, and
- (b) the rest period referred to in subsection (1).

(3) An air operator shall have a means to determine the travel time referred to in subparagraph (1)(a)(i).

(4) An air operator shall provide a flight crew member with advance notice of the member's rest period and its duration.

Base d'affectation

700.36 L'exploitant aérien assigne une base d'affectation à chacun des membres d'équipage de conduite.

Pause-repas

700.37 L'exploitant aérien accorde au membre d'équipage de conduite une pause-repas d'au moins 15 minutes toutes les 6 heures au cours d'une période de service de vol.

[700.38 et 700.39 réservés]

Périodes de repos — généralités

700.40 (1) L'exploitant aérien accorde au membre d'équipage de conduite les périodes de repos ci-après à la fin d'une période de service de vol :

- a) si la période de service de vol se termine à la base d'affectation, selon le cas :
 - (i) 12 heures, ou 11 heures auxquelles s'ajoute le temps de déplacement à destination et à partir de l'endroit où est prise la période de repos,
 - (ii) si l'exploitant aérien fournit un poste de repos approprié, 10 heures à ce poste de repos approprié;
- b) si elle se termine à l'extérieur de la base d'affectation, 10 heures à un poste de repos approprié.

(2) Si l'exploitant aérien assigne une fonction au membre d'équipage de conduite pour une période excédant d'une heure ou plus la période maximale de service de vol prévue à l'article 700.28, à l'exclusion du temps requis pour la mise en place, la période de repos est égale à la plus longue des périodes suivantes :

- a) la période maximale de service de vol, à laquelle s'ajoute l'excédent de la période travaillée sur la période maximale de service de vol;
- b) la période de repos visée au paragraphe (1).

(3) L'exploitant aérien est en mesure de déterminer le temps de déplacement visé au sous-alinéa (1)a(i).

(4) Il donne au membre d'équipage de conduite un préavis de la période de repos et de la durée de celle-ci.

Disruptive Schedules

700.41 (1) In addition to the rest periods required under section 700.40, an air operator shall provide a flight crew member with one local night's rest between

- (a) the time at which late duty or night duty ends and the time at which the following early duty begins; or
- (b) the time at which early duty ends and the time at which the following late duty or night duty begins.

(2) Subsection (1) does not apply when a flight crew member is at a location where local time differs by more than four hours from the local time at the last location where the member was acclimatized.

Rest Periods — Time Zone Differences

700.42 (1) Despite section 700.40, an air operator shall provide a flight crew member with the following rest periods when their flight duty period ends away from home base:

- (a) 11 consecutive hours in suitable accommodation, if the local time at the location where the flight duty period began differs by four hours from the local time at the location where the flight duty period ends; and
- (b) 14 consecutive hours in suitable accommodation, if the local time at the location where the flight duty period began differs by more than four hours from the local time at the location where the flight duty period ends.

(2) Despite section 700.40, an air operator shall provide a flight crew member with the following rest periods when their flight duty period begins at a location that is in a time zone other than the time zone in which home base is located and ends at home base:

- (a) 13 consecutive hours, if the local time at the location where the flight duty period began differs by four hours from the local time at home base and the member has been away from home base for more than 36 consecutive hours;
- (b) if the local time at the location where the flight duty period began differs by more than 4 but not more than 10 hours from the local time at home base, and
 - (i) the member has been away from home base for 60 consecutive hours or less and no part of the flight duty period occurs during any part of the member's window of circadian low, one local night's rest before the beginning of the next flight duty period, or

Horaires perturbateurs

700.41 (1) En plus des périodes de repos exigées à l'article 700.40, l'exploitant aérien accorde au membre d'équipage de conduite une nuit de repos locale entre :

- a) soit le moment où un service de fin de journée ou un service de nuit se termine et le moment où le prochain service de début de journée commence;
- b) soit le moment où un service de début de journée se termine et le moment où le prochain service de fin de journée ou le prochain service de nuit commence.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas si le décalage entre l'heure locale de l'endroit où se trouve le membre d'équipage de conduite et l'heure locale du dernier endroit où il était acclimaté est de plus de quatre heures.

Périodes de repos — décalage horaire

700.42 (1) Malgré l'article 700.40, l'exploitant aérien est tenu d'accorder au membre d'équipage de conduite les périodes de repos ci-après lorsque sa période de service de vol ne se termine pas à la base d'affectation :

- a) 11 heures consécutives dans un poste de repos approprié, si le décalage entre l'heure locale de l'endroit où la période de service de vol a commencé et l'heure locale de l'endroit où elle se termine est de quatre heures;
- b) 14 heures consécutives dans un poste de repos approprié, si le décalage entre l'heure locale de l'endroit où la période de service de vol a commencé et l'heure locale de l'endroit où elle se termine est de plus de quatre heures.

(2) Malgré l'article 700.40, l'exploitant aérien est tenu d'accorder au membre d'équipage de conduite les périodes de repos ci-après lorsque sa période de service de vol commence à un endroit se trouvant dans un fuseau horaire autre que celui où est située la base d'affectation et se termine à la base d'affectation :

- a) si le décalage entre l'heure locale de l'endroit où la période de service de vol a commencé et l'heure locale à la base d'affectation est de quatre heures et que le membre a été absent de la base d'affectation pendant plus de 36 heures consécutives, 13 heures consécutives;
- b) si le décalage entre l'heure locale de l'endroit où la période de service de vol a commencé et l'heure locale à la base d'affectation est de plus de 4 heures mais de moins de 10 heures :
 - (i) dans le cas où le membre a été absent de la base d'affectation pendant au plus 60 heures consécutives

(ii) the member has been away from home base for more than 60 consecutive hours, or any part of the flight duty period occurs within any part of the member's window of circadian low, two local nights' rest before the beginning of the next flight duty period; or

(c) if the local time at the location where the flight duty period began differs by more than 10 hours from the local time at home base and

(i) the member has been away from home base for 60 consecutive hours or less, two local nights' rest before the beginning of the next flight duty period, or

(ii) the member has been away from home base for more than 60 consecutive hours, three local nights' rest before the beginning of the next flight duty period.

Rest Period — Positioning

700.43 (1) If a flight crew member is required by the air operator to travel for the purpose of positioning immediately after the completion of a flight duty period and the flight duty period plus the travel time required for positioning exceed the maximum flight duty period set out in section 700.28, the air operator shall provide the member with a rest period before the beginning of the next flight duty period that is equal to the duration of

(a) the number of hours of work, if the maximum flight duty period is exceeded by three hours or less; or

(b) the number of hours of work plus the amount of time by which the maximum flight duty period is exceeded, if the maximum flight duty period is exceeded by more than three hours.

(2) Despite subsection (1), the rest period provided to the member by the air operator before the beginning of the next flight duty period shall not be shorter than the rest period required under subsection 700.40(1).

(3) An air operator shall not require the positioning of a flight crew member if it would result in the member's

et aucune partie de la période de service de vol n'a eu lieu au cours d'une partie de sa phase de dépression circadienne, une nuit de repos locale avant le début de la prochaine période de service de vol,

(ii) dans le cas où il a été absent de la base d'affectation pendant plus de 60 heures consécutives ou une partie de la période de service de vol a eu lieu au cours d'une partie de sa phase de dépression circadienne, deux nuits de repos locales avant le début de la prochaine période de service de vol;

c) si le décalage entre l'heure locale de l'endroit où la période de service de vol a commencé et l'heure locale à la base d'affectation est de plus de 10 heures :

(i) dans le cas où le membre a été absent de la base d'affectation pendant au plus 60 heures consécutives, deux nuits de repos locales avant le début de la prochaine période de service de vol,

(ii) dans le cas où il a été absent de la base d'affectation pendant plus de 60 heures consécutives, trois nuits de repos locales avant le début de la prochaine période de service de vol.

Période de repos — mise en place

700.43 (1) Si le membre d'équipage de conduite est tenu par l'exploitant aérien de se déplacer pour la mise en place immédiatement après la fin d'une période de service de vol et que, ensemble, la période de service de vol et le temps de déplacement dépassent la période maximale de service de vol prévue à l'article 700.28, l'exploitant aérien est tenu de lui accorder, avant le début de la prochaine période de service de vol, l'une des périodes de repos suivantes :

a) la période correspondant au nombre d'heures de travail, si la période maximale de service de vol est dépassée d'au plus trois heures;

b) la période correspondant à la somme du nombre d'heures de travail et de l'excédent sur la période maximale de service de vol, si celle-ci est dépassée de plus de trois heures.

(2) Malgré le paragraphe (1), la période de repos accordée au membre par l'exploitant aérien avant la prochaine période de service de vol ne peut être plus courte que la période de repos accordée en application du paragraphe 700.40(1).

(3) L'exploitant aérien ne peut exiger la mise en place du membre d'équipage de conduite lorsque celle-ci

maximum flight duty period being exceeded by more than three hours unless

- (a) the member agrees to the positioning; and
- (b) the member's flight duty period is not exceeded by more than seven hours.

(4) An air operator shall consider the time required for the positioning of a flight crew member, that is not immediately followed by the assignment of a flight duty period, as a flight duty period for the purpose of determining the duration of the rest periods in accordance with section 700.40.

[700.44 to 700.49 reserved]

Split Flight Duty

700.50 (1) A flight crew member's flight duty period may exceed the maximum flight duty period set out in section 700.28 by the following amount of time, if the air operator provides the member with a break, in suitable accommodation, of at least 60 consecutive minutes during the flight duty period:

- (a) 100% of the duration of the break that is provided to the member during the period beginning at 24:00 and ending at 05:59;
- (b) 50% of the duration of the break that is provided to the member during the period beginning at 06:00 and ending at 23:59; and
- (c) in the case of an unforeseen operational circumstance, 50% of the duration of the break that is provided to the member in the case of the replanning of a flight duty period after it has begun.

(2) For the purposes of subsection (1), the duration of the break provided to the flight crew member is reduced by 45 minutes before the calculation is made.

(3) If a flight crew member is assigned to night duty, their flight duty period may only be extended under subsection (1) for three consecutive nights.

(4) The time referred to in paragraphs (1)(a) and (b) is the time at the location where the flight crew member is acclimatized.

(5) If a flight crew member on reserve is assigned to flight duty that includes split duty, the air operator may extend the reserve duty period by two hours if a break in accordance with this section is provided. There shall not be more than two flights during the flight duty period following the break.

entraînerait un dépassement de plus de trois heures de la période maximale de service de vol du membre, sauf si les conditions ci-après sont réunies :

- a) le membre accepte la mise en place;
- b) sa période de service de vol n'est pas dépassée de plus de sept heures.

(4) L'exploitant aérien considère le temps requis pour la mise en place d'un membre d'équipage de conduite, qui n'est pas immédiatement suivie par l'assignation d'une période de service de vol, comme une période de service de vol au moment de déterminer la durée des périodes de repos conformément à l'article 700.40.

[700.44 à 700.49 réservés]

Service de vol fractionné

700.50 (1) La période de service de vol du membre d'équipage de conduite peut dépasser, de la durée ci-après, la période maximale de service de vol prévue à l'article 700.28 si l'exploitant aérien accorde au membre, dans un poste de repos approprié, une pause d'au moins 60 minutes consécutives au cours de la période de service de vol :

- a) 100 pour cent de la durée de la pause qu'il lui accorde au cours de la période commençant à minuit et se terminant à 5 h 59;
- b) 50 pour cent de la durée de la pause qu'il lui accorde au cours de la période commençant à 6 h et se terminant à 23 h 59;
- c) en cas d'une circonstance opérationnelle imprévue, 50 pour cent de la durée de la pause qu'il lui accorde en cas de réaménagement de la période de service de vol après qu'elle a débuté.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), la durée de la pause accordée au membre d'équipage de conduite est réduite de 45 minutes avant que le calcul ne soit effectué.

(3) Si le membre d'équipage de conduite se voit assigner le service de nuit, sa période de service de vol ne peut être prolongée, en vertu du paragraphe (1), que de trois nuits consécutives.

(4) Les heures prévues aux alinéas (1)a) et b) sont celles à l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté.

(5) Si le membre d'équipage de conduite en réserve se voit assigner un service de vol qui comprend un service de vol fractionné, l'exploitant aérien peut prolonger la période de service en réserve de deux heures si la pause visée au présent article est accordée. La période de service de vol suivant la pause ne comprend pas plus de deux vols.

Consecutive Flight Duty Periods

700.51 (1) An air operator shall not assign to a flight crew member more than three consecutive flight duty periods if any part of those periods falls between 02:00 and 05:59, unless the air operator provides the member with one local night's rest at the end of the third flight duty period.

(2) However, an air operator may assign to a flight crew member up to five consecutive flight duty periods even if any part of those periods falls between 02:00 and 05:59 if the member is provided with

- (a)** a rest period of three hours in suitable accommodation during each flight duty period; and
- (b)** 56 consecutive hours free from duty at the end of the last consecutive flight duty period.

Delayed Reporting Time

700.52 (1) If an air operator advises a flight crew member of a delay in the member's reporting time before the member leaves their suitable accommodation to report for duty, the duration of the flight duty period shall, for the purposes of determining the maximum flight duty period in accordance with section 700.28, be calculated starting from either the initial reporting time or the delayed reporting time, whichever results in the shorter period.

(2) Despite subsection (1), the flight duty period shall begin, if the delay in the reporting time

- (a)** is less than four hours, at the delayed reporting time; or
- (b)** is four hours or more but less than 10 hours, four hours after the initial reporting time.

(3) If the delay in the reporting time is 10 hours or more, the duration of the delay is considered to be a rest period if the air operator advises the flight crew member of the delay before they leave the suitable accommodation, and does not disturb their rest period before an agreed time.

(4) Unless the air operator and flight crew member agree on a time when the air operator may disturb the member's

Périodes de service de vol consécutives

700.51 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner au membre d'équipage de conduite plus de trois périodes de service de vol consécutives si une partie de celles-ci tombe entre 2 h et 5 h 59, à moins qu'il ne lui accorde une nuit de repos locale à la fin de la troisième période de service de vol.

(2) Il peut toutefois lui assigner jusqu'à cinq périodes de service de vol consécutives même si une partie de celles-ci tombe entre 2 h et 5 h 59 s'il lui accorde :

- a)** une période de repos de trois heures dans un poste de repos approprié au cours de chaque période de service de vol;
- b)** une période sans service de 56 heures consécutives à la fin de la dernière des périodes de service de vol consécutives.

Report de l'heure de présentation au travail

700.52 (1) Lorsque l'exploitant aérien avise le membre d'équipage de conduite d'un report de l'heure de présentation au travail avant que celui-ci ne quitte son poste de repos approprié pour se présenter au travail, la durée de la période de service de vol prise en compte pour déterminer la période maximale de service de vol prévue à l'article 700.28 est calculée compte tenu de la plus courte des périodes de service de vol établie à partir de l'heure de présentation au travail initiale ou de l'heure de présentation au travail reportée.

(2) Malgré le paragraphe (1), en cas de report de l'heure de présentation au travail, l'heure du début de la période de service de vol commence :

- a)** si le report est de moins de quatre heures, à l'heure reportée de présentation au travail;
- b)** s'il est de quatre heures ou plus mais de moins de 10 heures, quatre heures après l'heure initiale de présentation au travail.

(3) Lorsque l'heure de présentation au travail est reportée de 10 heures ou plus, la durée du report est considérée comme une période de repos si l'exploitant aérien avise le membre d'équipage de conduite du report avant qu'il ne quitte son poste de repos approprié et n'interrompt pas la période de repos du membre avant une heure dont ils sont convenus.

(4) À moins que l'exploitant aérien et le membre d'équipage de conduite ne conviennent d'une heure à laquelle

rest period referred to in subsection (3), the air operator shall not interrupt the member's rest period other than

(a) during the 30-minute period before the time the member was initially scheduled to leave the suitable accommodation; or

(b) during the 60-minute period before the initial reporting time.

[700.53 to 700.59 reserved]

Maximum Flight Duty Period — Augmented Flight Crew and Rest Facilities

700.60 (1) Despite section 700.28, if the air operator assigns for a flight the number of additional flight crew members set out in column 2 of the table to this subsection and provides, for each additional member, the corresponding rest facility set out in column 3, the maximum flight duty period is the period set out in column 1.

TABLE

MAXIMUM FLIGHT DUTY PERIOD — AUGMENTED FLIGHT CREW AND REST FACILITY

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Maximum Flight Duty Period (Hours)	Additional Flight Crew Members	Rest Facility
1	14	1	class 3
2	15	1	class 1 or class 2
3	15.25	2	class 3
4	16.50	2	class 2
5	18	2	class 1

TABLEAU

PÉRIODE MAXIMALE DE SERVICE DE VOL — ÉQUIPAGE DE CONDUITE RENFORCÉ ET POSTES DE REPOS

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Période maximale de service de vol (heures)	Membres d'équipage de conduite additionnels	Postes de repos
1	14	1	classe 3
2	15	1	classe 1 ou classe 2
3	15,25	2	classe 3
4	16,50	2	classe 2
5	18	2	classe 1

l'exploitant peut déranger le membre au cours de la période de repos visée au paragraphe (3), l'exploitant est tenu de ne pas interrompre la période de repos du membre sauf pendant :

a) la période de 30 minutes avant l'heure à laquelle le membre devait initialement quitter son poste de repos approprié;

b) la période de 60 minutes avant l'heure initiale de présentation au travail.

[700.53 à 700.59 réservés]

Période maximale de service de vol — équipage de conduite renforcé et postes de repos

700.60 (1) Malgré l'article 700.28, si l'exploitant aérien affecte à un vol le nombre additionnel de membres d'équipage de conduite prévu à la colonne 2 du tableau du présent paragraphe et met à la disposition de chacun d'eux le poste de repos correspondant prévu à la colonne 3, la période maximale de service de vol est la période prévue à la colonne 1.

(2) The maximum flight duty period set out in subsection (1) applies only to a flight duty period during which there are three or fewer flights if

(a) for a flight duty period during which there is one flight, all flight crew members are provided with in-flight rest in a rest facility; and

(b) for a flight duty period during which there are two or three flights,

(i) the flight crew member who will be at the controls for the final landing is provided with two consecutive hours of in-flight rest in a rest facility; and

(ii) all other flight crew members are provided with 90 consecutive minutes of in-flight rest in a rest facility.

(3) A flight crew member's flight duty period shall include all of the time spent in the rest facility.

(4) The flight duty period for all flight crew members shall begin and end at the same location. However, for a period during which there is more than one flight and the first flight is scheduled to be less than 105 minutes long, an air operator may assign additional flight crew members to join a flight after the first flight, but all flight crew members shall end their flight duty period at the same location.

(5) At least one additional flight crew member shall be on the flight deck during all take-offs and landings, other than for the first flight, if additional flight crew members join the flight after the first flight in the case referred to in subsection (4).

(6) In-flight rest shall occur between the time at which the aircraft reaches 3 048 m (10,000 feet) above aerodrome elevation and 15 minutes before the scheduled beginning of the descent.

(7) If a flight duty period has been extended, an air operator shall provide each flight crew member with a rest period that is the longer of

(a) the duration of the duty period just completed, and

(b) 14 hours in suitable accommodation, or 16 hours when the member's duty period ends at home base.

(2) La période maximale de service de vol prévue au paragraphe (1) ne s'applique qu'à la période de service de vol comprenant au plus trois vols et ce, si :

a) dans le cas d'une période de service de vol comprenant un seul vol, les périodes de repos en vol dans les postes de repos sont accordées à tous les membres d'équipage de conduite;

b) dans le cas d'une période de service de vol comprenant deux ou trois vols :

(i) d'une part, le membre d'équipage de conduite qui sera aux commandes lors de l'atterrissage final se voit accorder deux heures consécutives de repos en vol au poste de repos,

(ii) d'autre part, les autres membres d'équipage de conduite se voient accorder 90 minutes consécutives de repos en vol au poste de repos.

(3) La période de service de vol du membre d'équipage de conduite comprend le temps passé au poste de repos.

(4) La période de service de vol de tous les membres d'équipage de conduite commence et se termine au même endroit. Toutefois, si elle comprend plus d'un vol et que le premier est d'une durée prévue de moins de 105 minutes, l'exploitant aérien peut affecter des membres d'équipage de conduite additionnels après le premier vol, si tous les membres d'équipage de conduite terminent leur période de service de vol au même endroit.

(5) Au moins un membre d'équipage de conduite additionnel est présent dans le poste de pilotage au cours de tous les décollages et atterrissages, sauf pour le premier vol, en cas d'affectation de membres d'équipage de conduite additionnels après le premier vol aux termes du paragraphe (4).

(6) Le repos en vol a lieu entre le moment où l'aéronef atteint 3 048 m (10 000 pieds) au-dessus de l'altitude de l'aérodrome et 15 minutes avant le début prévu de la descente.

(7) Si la période de service de vol a été prolongée, l'exploitant aérien accorde à tous les membres d'équipage de conduite une période de repos d'une durée égale à la plus longue des durées suivantes :

a) la durée de la période de service qui vient de se terminer;

b) 14 heures dans un poste de repos approprié, ou 16 heures lorsque la période de service du membre se termine à la base d'affectation.

Long-range Flights

700.61 An air operator shall not assign a flight duty period to a flight crew member, and a flight crew member shall not accept such an assignment, if the flight duty period occurs within the member's window of circadian low and includes a flight that follows a scheduled flight of more than seven hours.

Ultra Long-range Flights

700.62 (1) An air operator shall not assign a flight duty period of more than 18 hours to a flight crew member and a member shall not accept such an assignment.

(2) An air operator shall not assign a flight crew member to a flight with a scheduled flight time of more than 16 hours, and a member shall not accept such an assignment.

Unforeseen Operational Circumstances — Flight Duty Period and Rest Period

700.63 (1) If the pilot-in-command is of the opinion that an unforeseen operational circumstance that occurs within 60 minutes of the beginning of the flight duty period could lead to a level of fatigue that may adversely affect the safety of the flight, the pilot-in-command may, after consulting with all crew members on their level of fatigue,

- (a)** reduce a flight crew member's flight duty period;
- (b)** extend a flight crew member's flight duty period by the following number of hours in excess of the maximum flight duty period set out in section 700.28 or subsection 700.60(1) by
 - (i)** one hour for a single-pilot operation,
 - (ii)** two hours, if the flight crew is not augmented,
 - (iii)** three hours, if the flight crew is augmented and there is one flight during the scheduled flight duty period, and
 - (iv)** two hours, if the flight crew is augmented and there are two or three flights during the scheduled flight duty period; or
- (c)** extend a flight crew member's rest period.

(2) If a further unforeseen operational circumstance arises after take-off on the final flight for which the

Vols à longue distance

700.61 Il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner une période de service de vol à un membre d'équipage de conduite, et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle assignation, si la période de service de vol a lieu pendant la phase de dépression circadienne du membre et comprend un vol qui a lieu après un vol prévu de plus de sept heures.

Vols à très longue distance

700.62 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner une période de service de vol de plus de 18 heures à un membre d'équipage de conduite et au membre d'accepter une telle assignation.

(2) Il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner un vol dont le temps de vol prévu est de plus de 16 heures à un membre d'équipage de conduite et au membre d'accepter une telle assignation.

Circonstance opérationnelle imprévue — période de service de vol et période de repos

700.63 (1) S'il est d'avis qu'une circonstance opérationnelle imprévue qui se produit dans les 60 premières minutes de la période de service de vol pourrait entraîner un niveau de fatigue compromettant la sécurité du vol, le commandant de bord peut, après avoir consulté tous les membres d'équipage sur leur niveau de fatigue :

- a)** réduire la période de service de vol d'un membre d'équipage de conduite;
- b)** prolonger la période de service de vol d'un membre d'équipage de conduite du nombre d'heures ci-après, en sus de la période maximale de service de vol prévue à l'article 700.28 ou au paragraphe 700.60(1) :
 - (i)** une heure, si l'aéronef est utilisé par un seul pilote,
 - (ii)** deux heures, si l'équipage de conduite n'est pas renforcé,
 - (iii)** trois heures, si l'équipage de conduite est renforcé et si la période de service de vol prévue comprend un seul vol,
 - (iv)** deux heures, si l'équipage de conduite est renforcé et si la période de service de vol prévue comprend deux ou trois vols;
- c)** prolonger la période de repos d'un membre d'équipage de conduite.

(2) Si une autre circonstance opérationnelle imprévue se produit après le décollage du vol final pour lequel la

maximum flight duty period was extended under subsection (1), the pilot-in-command may, despite that subsection, continue the flight to the destination aerodrome or to an alternate aerodrome.

(3) An air operator shall extend the rest period after a flight duty period is extended under this section by an amount of time that is at least equal to the extension of the flight duty period.

(4) At the end of a flight duty period, the pilot-in-command shall notify the air operator of any change to a flight duty period made under this section.

Unforeseen Operational Circumstances — Split Flight Duty

700.64 (1) In the event of an unforeseen operational circumstance that occurs after the beginning of the flight duty period, an air operator may change a flight crew member's flight duty period to include a split flight duty in accordance with section 700.50 if the pilot-in-command agrees and the change is made before the scheduled break on the ground.

(2) The pilot-in-command shall not agree to the change if they are of the opinion, after consulting with all other crew members, that a split flight duty period could lead to a level of fatigue that may adversely affect the safety of the flight.

[700.65 to 700.69 reserved]

Flight Crew Member on Reserve

700.70 (1) An air operator shall notify a flight crew member on reserve of the start and end times of the reserve availability period and the location where it will take place no later than

(a) 12 hours before the start time of the reserve availability period, if no part of that period falls during the member's window of circadian low; or

(b) 32 hours before the start time of the reserve availability period, if any part of that period falls during the member's window of circadian low.

(2) An air operator shall not change the start time of a reserve availability period of a flight crew member by

(a) more than two hours before, or four hours after, the start time that was communicated to the flight crew member under subsection (1); or

(b) more than eight hours before or after the start time that was communicated to the member under subsection (1) in any period of 168 consecutive hours, unless

période maximale de service de vol a été prolongée au titre du paragraphe (1), le commandant de bord peut, malgré ce paragraphe, poursuivre le vol jusqu'à l'aérodrome de destination ou jusqu'à un aérodrome de dégagement.

(3) Après qu'une période de service de vol a été prolongée en vertu du présent article, l'exploitant aérien prolonge la période de repos d'une durée au moins égale à celle de la prolongation.

(4) À la fin de la période de service de vol, le commandant de bord avise l'exploitant aérien de toute modification apportée à une période de service de vol au titre du présent article.

Circonstance opérationnelle imprévue — service de vol fractionné

700.64 (1) En cas d'une circonstance opérationnelle imprévue qui se produit après le début de la période de service de vol, l'exploitant aérien peut modifier la période de service de vol d'un membre d'équipage de conduite afin d'inclure un service de vol fractionné conformément à l'article 700.50 si le commandant de bord y consent et que la modification a lieu avant la pause au sol prévue.

(2) S'il est d'avis, après avoir consulté tous les autres membres d'équipage, qu'une période de service de vol fractionné pourrait entraîner un niveau de fatigue compromettant la sécurité du vol, le commandant de bord refuse la modification.

[700.65 à 700.69 réservés]

Membre d'équipage de conduite en réserve

700.70 (1) L'exploitant aérien avise le membre d'équipage de conduite en réserve de l'heure du début et de la fin de la période de disponibilité en réserve ainsi que de l'endroit où celle-ci aura lieu au plus tard :

a) 12 heures avant le début de la période, dans le cas où aucune partie de celle-ci ne tombe pendant la phase de dépression circadienne du membre;

b) 32 heures avant le début de cette période, dans le cas contraire.

(2) L'exploitant aérien ne peut modifier l'heure du début de la période de disponibilité en réserve du membre d'équipage de conduite :

a) soit de plus de deux heures avant le début de la période communiquée au membre conformément au paragraphe (1) ou de quatre heures après le début de cette période;

the member is provided with two consecutive days free from duty within that period.

(3) If the start time of a reserve availability period is changed to a time after 02:00, the air operator shall not assign another reserve availability period to the flight crew member unless the member is provided with two consecutive days free from duty before the start time of that period.

(4) An air operator shall not change the start time of a reserve availability period so that it falls in a flight crew member's window of circadian low unless the air operator notifies the member of the change at least 24 hours before the revised start time.

(5) An air operator shall not assign to a flight crew member a reserve availability period that exceeds 14 consecutive hours.

(6) An air operator shall provide a flight crew member with a rest period of at least 10 consecutive hours between reserve availability periods.

(7) An air operator shall not assign to a flight crew member a reserve duty period that exceeds

(a) 18 consecutive hours, if the period begins between 02:00 and 17:59;

(b) 17 consecutive hours, if the period begins between 18:00 and 18:59;

(c) 16 consecutive hours, if the period begins between 19:00 and 20:59;

(d) 15 consecutive hours, if the period begins between 21:00 and 22:59; and

(e) 14 consecutive hours, if the period begins between 23:00 and 01:59.

(8) Despite subsection (7), an air operator may assign to a flight crew member a reserve duty period of

(a) no more than 20 hours, if the flight crew is augmented by one additional flight crew member and a class 1 rest facility or a class 2 rest facility is provided for the member;

(b) no more than 22 hours, when the reserve availability period begins between 21:00 and 03:00 at the location where the flight crew member is acclimatized, if the flight crew is augmented by two additional flight

b) soit de plus de huit heures avant ou après l'heure du début de la période communiquée au membre conformément au paragraphe (1), durant toute période de 168 heures consécutives, à moins que le membre ne se voie accorder deux jours consécutifs de période sans service au cours de cette période.

(3) Si l'heure du début de la période de disponibilité en réserve est modifiée et est fixée après 2 h, l'exploitant aérien ne peut assigner au membre d'équipage de conduite une autre période de disponibilité en réserve, à moins qu'il ne lui accorde deux jours consécutifs de période sans service avant le début de cette autre période.

(4) L'exploitant aérien ne peut modifier l'heure du début de la période de disponibilité en réserve de sorte qu'elle tombe dans la phase de dépression circadienne du membre d'équipage de conduite, à moins qu'il ne lui donne un préavis d'au moins 24 heures avant l'heure modifiée.

(5) L'exploitant aérien ne peut assigner au membre d'équipage de conduite une période de disponibilité en réserve de plus de 14 heures consécutives.

(6) L'exploitant aérien accorde au membre d'équipage de conduite une période de repos d'au moins 10 heures consécutives entre les périodes de disponibilité en réserve.

(7) L'exploitant aérien ne peut assigner au membre d'équipage de conduite une période de service en réserve qui dépasse :

a) 18 heures consécutives, lorsque la période commence entre 2 h et 17 h 59;

b) 17 heures consécutives, lorsque la période commence entre 18 h et 18 h 59;

c) 16 heures consécutives, lorsque la période commence entre 19 h et 20 h 59;

d) 15 heures consécutives, lorsque la période commence entre 21 h et 22 h 59;

e) 14 heures consécutives, lorsque la période commence entre 23 h et 1 h 59.

(8) Malgré le paragraphe (7), l'exploitant aérien peut assigner au membre d'équipage de conduite une période de service en réserve :

a) d'au plus 20 heures, si l'équipage de conduite est renforcé d'un membre d'équipage de conduite additionnel et qu'un poste de repos de classe 1 ou un poste de repos de classe 2 est mis à la disposition du membre;

b) d'au plus 22 heures, lorsque la période de disponibilité en réserve commence entre 21 h et 3 h à l'endroit où le membre est acclimaté, si l'équipage de conduite est

crew members and a class 1 rest facility or a class 2 rest facility is provided for each of the members; or

(c) no more than 26 hours, when the reserve availability period begins before 21:00 or after 03:00 at the location where the flight crew member is acclimatized, if the flight crew is augmented by two additional flight crew members and a class 1 rest facility is provided for each of the members.

(9) If the reserve availability period begins between 02:00 and 05:59 at the location where the flight crew member is acclimatized and the member is not contacted by the air operator during that period, the air operator may extend the reserve availability period by two hours or 50% of the reserve availability period that falls between 02:00 and 05:59, whichever is shorter.

(10) An air operator shall not assign to a flight crew member a flight duty period that exceeds the maximum reserve duty period set out in subsection (7) or (8) or the maximum flight duty period set out in section 700.28, whichever is shorter, unless the air operator

(a) provides the member with at least 24 hours' notice of the assignment before the beginning of the flight duty period;

(b) does not provide the notice during the period that begins at 22:30 and ends at 7:30; and

(c) assigns no duties to the member between the time the notice is provided and the beginning of the flight duty period.

Flight Crew Member on Standby

700.71 (1) The air operator shall provide a flight crew member on standby with a place that provides adequate protection from the elements, where it is possible to sit and to access food and drink and, if possible, that is not accessible to the public.

(2) If the flight crew member on standby is not assigned to flight duty, the air operator shall provide them with the following rest periods:

(a) if the member is at home base,

(i) 12 hours, or 11 hours plus the travel time to or from the member's lodging, or

(ii) if the air operator provides suitable accommodation, 10 hours in that suitable accommodation; or

(b) if the member is away from home base, 10 hours.

renforcé de deux membres d'équipage de conduite additionnels et qu'un poste de repos de classe 1 ou un poste de repos de classe 2 est mis à la disposition de chacun d'eux;

(c) d'au plus 26 heures, lorsque la période de disponibilité en réserve commence avant 21 h ou après 3 h à l'endroit où le membre est acclimaté, si l'équipage de conduite est renforcé de deux membres d'équipage de conduite additionnels et qu'un poste de repos de classe 1 est mis à la disposition de chacun d'eux.

(9) Si le début de la période de disponibilité en réserve commence entre 2 h et 5 h 59 à l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté et que l'exploitant aérien ne communique pas avec lui au cours de cette période, l'exploitant aérien peut prolonger la période de service en réserve de deux heures ou, s'il est inférieur, du nombre d'heures correspondant à 50 pour cent de la partie de la période de disponibilité en réserve qui tombe entre 2 h et 5 h 59.

(10) L'exploitant aérien ne peut assigner au membre d'équipage de conduite une période de service de vol qui dépasse la période maximale de service en réserve prévue aux paragraphes (7) ou (8), ou la période maximale de service de vol prévue à l'article 700.28, selon la plus courte de ces périodes, à moins que les conditions ci-après ne soient réunies :

a) il avise le membre de l'assignation au moins 24 heures avant le début de la période de service de vol;

b) il ne l'avise pas pendant la période commençant à 22 h 30 et se terminant à 7 h 30;

c) il ne lui assigne aucune fonction entre le moment où il l'avise et le début de la période de service de vol.

Membre d'équipage de conduite en attente

700.71 (1) L'exploitant aérien fournit au membre d'équipage de conduite en attente un endroit qui offre une protection convenable contre les éléments, où il est possible de s'asseoir et de se procurer de la nourriture et des boissons, et qui, si possible, n'est pas accessible au public.

(2) Si le membre d'équipage de conduite en attente n'a été affecté à aucun service de vol, l'exploitant aérien lui accorde les périodes de repos suivantes :

a) si le membre se trouve à la base d'affectation, selon le cas :

(i) 12 heures ou 11 heures auxquelles s'ajoute le temps de déplacement à partir ou à destination de l'hébergement du membre,

Controlled Rest on Flight Deck

700.72 (1) A flight crew member shall not take a controlled rest on the flight deck of an aircraft that is operated by an air operator unless

- (a) the rest is 45 minutes or less, is taken during the cruise portion of the flight and is completed at least 30 minutes before the scheduled beginning of the descent;
- (b) no other flight crew member is taking a rest at that time; and
- (c) at least two flight crew members remain on the flight deck.

(2) Before taking a controlled rest on the flight deck, a flight crew member shall

- (a) transfer their duties to a flight crew member who is not taking a rest;
- (b) review the status of the flight, including any specific duties to be performed during the rest;
- (c) review the wake-up criteria; and
- (d) advise the flight attendants of the start and end times of the rest.

(3) A flight crew member who takes a controlled rest on the flight deck shall not assume any duties, and no other flight crew member shall transfer any duties to them, until 15 minutes after the end of the rest.

(4) When a flight crew member returns to duty, another flight crew member shall provide them with an operational briefing.

[700.73 to 700.99 reserved]

(ii) si l'exploitant aérien fournit un poste de repos approprié, 10 heures à ce poste de repos approprié;

b) s'il se trouve à l'extérieur de la base d'affectation, 10 heures.

Repos aux commandes au poste de pilotage

700.72 (1) Il est interdit au membre d'équipage de conduite de prendre un repos aux commandes au poste de pilotage d'un aéronef exploité par un exploitant aérien, à moins que les conditions ci-après ne soient réunies :

- a) le repos est de 45 minutes ou moins, est pris au cours de la partie du vol effectuée à l'altitude de croisière et prend fin au moins 30 minutes avant le début prévu de la descente;
- b) aucun autre membre d'équipage de conduite ne prend un repos au même moment;
- c) au moins deux membres d'équipage de conduite demeurent au poste de pilotage.

(2) Avant de prendre un repos aux commandes au poste de pilotage, le membre d'équipage de conduite :

- a) transfère ses fonctions à un membre d'équipage de conduite qui ne prend pas un repos;
- b) revoit l'état du vol, y compris toute fonction spécifique à assurer pendant le repos;
- c) revoit les critères de réveil;
- d) avise les agents de bord du début et de la fin du repos.

(3) Le membre d'équipage de conduite qui prend un repos aux commandes au poste de pilotage n'assume aucune fonction et aucun autre membre d'équipage de conduite ne lui en transfère pendant le repos et pendant 15 minutes après la fin de celui-ci.

(4) Lorsque le membre d'équipage de conduite reprend ses fonctions, un autre membre d'équipage de conduite lui donne un exposé opérationnel.

[700.73 à 700.99 réservés]

Division IV — Flight Crew Member Fatigue Management — Medical Evacuation Flights

Application and Interpretation

700.100 (1) This Division applies to an air operator who conducts a medical evacuation flight and to a flight crew member who operates an aircraft to conduct such a flight.

(2) This Division does not apply to an air operator who operates an aircraft under Subpart 2 of this Part or to a flight crew member who operates an aircraft under that Subpart.

(3) For the purposes of this Division, a flight to position an aircraft before or after a medical evacuation flight is considered to be a medical evacuation flight.

Monitoring System and Records

700.101 (1) An air operator shall have a system that monitors the flight times, flight duty periods and rest periods of each of its flight crew members and shall include in its company operations manual the details of that system.

(2) If a person who is assigned by an air operator to act as a flight crew member, or any other person, becomes aware that the assignment would result in the maximum flight time referred to in section 700.103 or the maximum flight duty period referred to in section 700.104 being exceeded, the person shall advise the air operator as soon as possible.

Fitness for Duty

700.102 (1) An air operator shall not allow a flight crew member to begin a flight duty period if, before the beginning of the period, the member advises the air operator that they are fatigued to the extent that they are not fit for duty.

(2) A flight crew member shall advise every other flight crew member and the air operator as soon as the member becomes aware that they have become fatigued during a flight duty period to the extent that they are not fit for duty.

(3) If there is only one flight crew member on board the aircraft, and the member becomes aware during a flight duty period that they have become fatigued to the extent that they are not fit for duty, they shall advise the air operator immediately or, if the aircraft is in flight, as soon as possible after the aircraft has landed.

Section IV — Gestion de la fatigue des membres d'équipage de conduite — vol d'évacuation médicale

Application et interprétation

700.100 (1) La présente section s'applique à l'exploitant aérien qui effectue un vol d'évacuation médicale et au membre d'équipage de conduite qui utilise un aéronef pour effectuer un tel vol.

(2) La présente section ne s'applique pas à l'exploitant aérien qui exploite un aéronef en vertu de la sous-partie 2 de la présente partie ni au membre d'équipage de conduite qui utilise un aéronef en vertu de cette sous-partie.

(3) Pour l'application de la présente section, le vol visant la mise en place d'un aéronef avant ou après un vol d'évacuation médicale est considéré comme un vol d'évacuation médicale.

Système de contrôle et dossiers

700.101 (1) L'exploitant aérien dispose d'un système pour contrôler les temps de vol, les périodes de service de vol et les périodes de repos de chacun des membres d'équipage de conduite et consigne les détails de ce système dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

(2) Lorsqu'une personne se rend compte que l'exploitant aérien l'a assignée pour agir en qualité de membre d'équipage de conduite au cours d'un vol qui entraînerait le dépassement du temps de vol maximal visé à l'article 700.103 ou de la période maximale de service de vol visée à l'article 700.104, le membre, ou toute autre personne qui a connaissance de ce fait, en informe l'exploitant aérien dès que possible.

Aptitude au travail

700.102 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre à un membre d'équipage de conduite de commencer une période de service de vol si, avant le début de celle-ci, le membre l'avise qu'il est fatigué au point de ne pas être apte au travail.

(2) Le membre d'équipage de conduite avise tout autre membre d'équipage de conduite ainsi que l'exploitant aérien dès qu'il se rend compte au cours d'une période de service de vol qu'il est fatigué au point de ne pas être apte au travail.

(3) Lorsqu'un seul membre d'équipage de conduite est à bord d'un aéronef et qu'il se rend compte au cours d'une période de service de vol qu'il est fatigué au point de ne pas être apte au travail, il en avise l'exploitant aérien immédiatement ou, si l'aéronef est en vol, dès que possible après l'atterrissage.

(4) If a person who is assigned by an air operator to act as a flight crew member, or any other person, becomes aware that the assignment would result in the maximum flight time or maximum flight duty period being exceeded, the member or other person shall advise the air operator as soon as possible.

(5) If a flight crew member or any other person becomes aware that the member was not granted their rest period or time free from duty, the member or other person shall advise the air operator as soon as possible.

Maximum Flight Time

700.103 (1) An air operator shall not assign a flight crew member for flight time, and a flight crew member shall not accept such an assignment, if the member's total flight time will, as a result, exceed

- (a)** if the flight is conducted under Subpart 4 or 5 using an aircraft other than a helicopter, 40 hours in any 7 consecutive days;
- (b)** if the flight is conducted under Subpart 3, or is conducted using a helicopter, 60 hours in any 7 consecutive days;
- (c)** 120 hours in any 30 consecutive days or, in the case of a flight crew member on call, 100 hours in any 30 consecutive days;
- (d)** 300 hours in any 90 consecutive days;
- (e)** 1,200 hours in any 365 consecutive days; or
- (f)** in the case of a single-pilot operation, 8 hours in any 24 consecutive hours.

(2) For the purpose of subsection (1), a flight crew member's flight time includes

- (a)** the flight time accumulated from other flight operations; and
- (b)** the total flight time of a flight with an augmented flight crew.

Maximum Flight Duty Period

700.104 An air operator shall not assign a flight duty period to a flight crew member, and a flight crew member shall not accept such an assignment, if the flight duty period exceeds 14 hours.

[700.105 to 700.115 reserved]

(4) Lorsqu'une personne se rend compte que l'exploitant aérien l'a assignée pour agir en qualité de membre d'équipage de conduite au cours d'un vol qui entraînerait le dépassement du temps de vol maximal ou de la période maximale de service de vol, le membre, ou toute autre personne qui a connaissance de ce fait, en informe l'exploitant aérien dès que possible.

(5) Lorsqu'un membre d'équipage de conduite ou toute autre personne se rend compte que le membre ne s'est pas vu accorder une période de repos ou une période sans service, le membre ou l'autre personne en avise l'exploitant aérien dès que possible.

Temps de vol maximal

700.103 (1) Il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner du temps de vol à un membre d'équipage de conduite, et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle assignation, s'il en résulte que le temps de vol total de ce membre dépasse :

- a)** lorsque le vol est effectué en application des sous-parties 4 ou 5 au moyen d'un aéronef autre qu'un hélicoptère, 40 heures par période de 7 jours consécutifs;
- b)** lorsque le vol est effectué en application de la sous-partie 3, ou qu'il est effectué en hélicoptère, 60 heures par période de 7 jours consécutifs;
- c)** 120 heures par période de 30 jours consécutifs ou, dans le cas du membre d'équipage de conduite en disponibilité, 100 heures en 30 jours consécutifs;
- d)** 300 heures par période de 90 jours consécutifs;
- e)** 1 200 heures par période de 365 jours consécutifs;
- f)** dans le cas d'un aéronef utilisé par un seul pilote, 8 heures par période de 24 heures consécutives.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), le temps de vol du membre d'équipage de conduite comprend :

- a)** d'une part, le temps de vol accumulé lors d'autres opérations aériennes;
- b)** d'autre part, le temps de vol total d'un vol avec un équipage de conduite renforcé.

Période maximale de service de vol

700.104 Il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner une période de service de vol à un membre d'équipage de conduite, et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle assignation, si la période de service de vol dépasse 14 heures.

[700.105 à 700.115 réservés]

Rest Period — General

700.116 (1) An air operator shall provide a flight crew member, at the end of a flight duty period, with a rest period of 10 hours plus the travel time to and from the place where the rest period is taken.

(2) An air operator shall provide a flight crew member with advance notice of the member's rest period and its duration.

Rest Period — Positioning

700.117 If a flight crew member is required by the air operator to travel for the purpose of positioning after the completion of a flight duty period, the air operator shall provide the flight crew member with an additional rest period at least equal to one-half the time spent travelling that is in excess of the flight crew member's maximum flight duty period.

Split Flight Duty

700.118 (1) If a flight duty period includes a rest period, an air operator may assign to a flight crew member a flight duty period that exceeds the maximum flight duty period referred to in section 700.104, by one-half the length of the rest period referred to in paragraph (b), to a maximum of three hours, if

- (a)** the air operator provides the member with notice, before the beginning of the flight duty period, of the extension of flight duty period;
- (b)** the air operator provides the member with a rest period of at least four consecutive hours in suitable accommodation; and
- (c)** the member's rest period is not interrupted by the air operator.

(2) An air operator shall extend the rest period after a flight duty period referred to in subsection (1) by an amount that is at least equal to the length of the extension to the flight duty period.

Time Free from Duty

700.119 (1) An air operator shall provide each flight crew member with the following time free from duty:

- (a)** at least 36 consecutive hours in 7 days; and
- (b)** at least 3 consecutive days in 17 days.

Périodes de repos — généralités

700.116 (1) L'exploitant aérien accorde au membre d'équipage de conduite, à la fin d'une période de service de vol, une période de repos de 10 heures auxquelles s'ajoute le temps de déplacement à destination et à partir de l'endroit où est prise la période de repos.

(2) Il donne au membre d'équipage de conduite un préavis de la période de repos et de la durée de celle-ci.

Période de repos — mise en place

700.117 Lorsque le membre d'équipage de conduite est tenu par l'exploitant aérien de se déplacer pour la mise en place après avoir terminé sa période de service de vol, l'exploitant aérien lui accorde une période de repos supplémentaire au moins égale à la moitié de l'excédent du temps de déplacement sur la période maximale de service de vol du membre.

Service de vol fractionné

700.118 (1) Si la période de service de vol comprend une période de repos, un exploitant aérien peut assigner une période de service de vol à un membre d'équipage de conduite qui excède la période maximale de service de vol visée à l'article 700.104 d'un nombre d'heures équivalant à la moitié de la période de repos visée à l'alinéa b), jusqu'à concurrence de trois heures, si les conditions ci-après sont réunies :

- a)** avant le début de la période de service de vol, l'exploitant aérien donne au membre d'équipage de conduite un préavis de la prolongation;
- b)** il lui accorde une période de repos d'au moins quatre heures consécutives à un poste de repos approprié;
- c)** il n'interrompt pas la période de repos du membre.

(2) L'exploitant aérien prolonge la période de repos qui suit la période de service de vol visée au paragraphe (1) d'une durée au moins égale à la durée de la prolongation de la période de service de vol.

Période sans service

700.119 (1) L'exploitant aérien accorde au membre d'équipage de conduite les périodes sans service suivantes :

- a)** au moins 36 heures consécutives par période de 7 jours;
- b)** au moins 3 jours consécutifs par période de 17 jours.

(2) An air operator shall provide a flight crew member with advance notice of the member's time free from duty and its duration.

Consecutive Flight Duty Periods

700.120 An air operator shall provide a flight crew member with at least 24 consecutive hours free from flight duty following three consecutive flight duty period assignments that exceed 12 consecutive hours unless the member has received a rest period of at least 24 consecutive hours free from flight duty between each flight duty period assignment.

Delayed Reporting Time

700.121 If an air operator advises a flight crew member, before the member leaves a rest facility, of a delay in excess of three hours in the member's reporting time, the member's flight duty period is considered to have started three hours after the original reporting time.

[700.122 to 700.130 reserved]

Maximum Flight Duty Period — Augmented Flight Crew and Rest Facility

700.131 (1) Despite section 700.104, if the air operator assigns an additional flight crew member to a flight and provides for the member the rest facility set out in column 2 of the table to this subsection, the maximum flight duty period is the period set out in column 1.

TABLE

MAXIMUM FLIGHT DUTY PERIOD — AUGMENTED FLIGHT CREW AND REST FACILITY

	Column 1	Column 2
Item	Maximum Flight Duty Period (Hours)	Rest Facility
1	15	a flight deck observer seat
2	17	class 2
3	20	class 1

TABLEAU

PÉRIODE MAXIMALE DE SERVICE DE VOL — ÉQUIPAGE DE CONDUITE RENFORCÉ ET POSTES DE REPOS

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Période maximale de service de vol (heures)	Poste de repos
1	15	siège d'observateur au poste de pilotage
2	17	classe 2
3	20	classe 1

(2) Il donne au membre d'équipage de conduite un préavis de la période sans service et de la durée de celle-ci.

Périodes de service de vol consécutives

700.120 L'exploitant aérien accorde au membre d'équipage de conduite au moins 24 heures consécutives sans service de vol à la suite de trois assignations consécutives de période de service de vol dépassant 12 heures consécutives, à moins que le membre n'ait bénéficié d'au moins 24 heures consécutives sans service de vol entre chaque assignation de période de service de vol.

Report de l'heure de présentation au travail

700.121 Lorsque l'exploitant aérien avise le membre d'équipage de conduite d'un report de plus de trois heures de l'heure de présentation au travail, avant que celui-ci ne quitte le poste de repos, la période de service de vol du membre est considérée comme ayant commencé trois heures après l'heure de présentation au travail initiale.

[700.122 à 700.130 réservés]

Période maximale de service de vol — équipage de conduite renforcé et postes de repos

700.131 (1) Malgré l'article 700.104, si l'exploitant aérien affecte à un vol un membre d'équipage de conduite additionnel et met à sa disposition le poste de repos prévu à la colonne 2 du tableau du présent paragraphe, la période maximale de service de vol est la période prévue à la colonne 1.

(2) The maximum flight duty period set out in subsection (1) applies only to a flight duty period during which there are three or fewer flights.

(3) A flight crew member's flight duty period shall include all time spent in the rest facility.

(4) If a flight duty period has been extended, an air operator shall provide each flight crew member with a rest period that is equal to the duration of the duty period just completed.

Long-range Flights

700.132 (1) A flight duty period during which there is one flight or a series of flights that ends more than four one-hour time zones from the point of departure, other than flights conducted entirely within Northern Domestic Airspace, shall be limited to three flights, in the case of a series of flights, and shall be followed by a rest period that is at least equal to the length of the flight duty period.

(2) If a flight referred to in subsection (1) is a transoceanic flight, the maximum number of flights that may be conducted after the transoceanic flight is one, excluding one unscheduled technical stop that occurs during the flight.

Unforeseen Operational Circumstances

700.133 (1) A pilot-in-command may, as a result of unforeseen operational circumstances, and after consulting with all crew members on their level of fatigue, extend a flight crew member's flight time and flight duty period in excess of the maximum flight time referred to in section 700.103 and the maximum flight duty period referred to in section 700.104.

(2) The pilot-in-command may extend the maximum flight time and maximum flight duty period by three hours if the pilot-in-command notifies the air operator of the length of and the reason for the extension. In the case of a flight duty period that is extended, the subsequent rest period shall be increased by an amount at least equal to the length of the extension of the flight duty period.

(3) An air operator shall keep a record of all notifications provided to it under subsection (2) for a period of 24 months after the day on which they are provided.

Flight Crew Member on Reserve

700.134 (1) An air operator shall provide each flight crew member on reserve with a rest period of at least

(2) La période maximale de service de vol prévue au paragraphe (1) ne s'applique qu'à la période de service de vol comprenant au plus trois vols.

(3) La période de service de vol du membre d'équipage de conduite comprend le temps passé au poste de repos.

(4) Si la période de service de vol a été prolongée, l'exploitant aérien accorde au membre d'équipage de conduite une période de repos d'une durée égale à celle de la durée de la période de service qui vient de se terminer.

Vols à longue distance

700.132 (1) La période de service de vol qui comprend un vol ou une série de vols qui se terminent à un endroit où il y a un décalage de plus de quatre heures entre l'heure locale et l'heure du point de départ, à l'exception de la série de vols effectués uniquement dans l'espace aérien intérieur du Nord, ne comprend pas plus de trois vols, dans le cas d'une série de vols, et est suivie d'une période de repos au moins égale à la période de service de vol.

(2) Lorsqu'un vol visé au paragraphe (1) est un vol transocéanique, un seul vol peut être effectué après celui-ci, sauf si une escale technique non prévue est faite au cours du vol.

Circonstance opérationnelle imprévue

700.133 (1) Le commandant de bord peut, à la suite d'une circonstance opérationnelle imprévue, après avoir consulté tous les membres d'équipage sur leur niveau de fatigue, prolonger le temps de vol et la période de service de vol d'un membre d'équipage de conduite au-delà du temps de vol maximal prévu à l'article 700.103 et de la période maximale de service de vol prévue à l'article 700.104.

(2) Le commandant de bord peut prolonger le temps de vol maximal et la période maximale de vol de trois heures s'il avise l'exploitant aérien de la durée et de la raison de la prolongation. En cas de prolongation de la période de service de vol, la période de repos subséquente est prolongée d'une durée au moins égale à celle de la prolongation.

(3) L'exploitant aérien conserve dans un dossier pendant 24 mois après la date où ils sont donnés les avis transmis en application du paragraphe (2).

Membre d'équipage de conduite en réserve

700.134 (1) L'exploitant aérien accorde à chaque membre d'équipage de conduite de réserve une période de

10 consecutive hours in any 24 consecutive hours if the air operator

- (a)** provides the member with 24 hours' notice of the start time and duration of the rest period;
- (b)** provides the member with a minimum of 10 hours' notice of the start time and duration of the rest period and the air operator does not assign any duty to the member during those 10 hours; or
- (c)** does not assign a flight duty period to the member and does not interrupt the member's rest period between 22:00 and 06:00 local time.

(2) Following a rest period provided under subsection (1), the start of a subsequent rest period cannot vary by more than three hours from the time of day that the preceding rest period started, or by more than a total of eight hours in any seven consecutive days.

(3) If an air operator is unable to provide a flight crew member with the rest period referred to in subsection (1) and the member is notified to report for flight duty or the reporting time occurs between 22:00 and 06:00 local time

- (a)** the maximum flight duty period shall be 10 hours; and
- (b)** the rest period following the flight duty period shall be increased by at least one-half the length of the preceding flight duty period.

Controlled Rest on Flight Deck

700.135 (1) A flight crew member shall not take a controlled rest on the flight deck of an aircraft that is operated by an air operator unless

- (a)** the rest is 45 minutes or less, is taken during the cruise portion of the flight and is completed at least 30 minutes before the scheduled beginning of the descent;
- (b)** no other flight crew member is taking a rest at that time; and
- (c)** at least two flight crew members remain on the flight deck.

(2) Before taking a controlled rest on the flight deck, a flight crew member shall

- (a)** transfer their duties to a flight crew member who is not taking a rest;

repos d'au moins 10 heures consécutives par période de 24 heures consécutives si, selon le cas :

- a)** il donne au membre d'équipage de conduite un préavis de 24 heures du début et de la durée de la période de repos;
- b)** il lui donne un préavis d'au moins 10 heures du début et de la durée de la période de repos et ne lui assigne aucune fonction pendant ces 10 heures;
- c)** il ne lui assigne aucune période de service de vol et n'interrompt pas sa période de repos entre 22 h et 6 h, heure locale.

(2) L'heure de début des périodes de repos suivant une période de repos accordée en application du paragraphe (1), ne varie pas par rapport à la période de repos précédente de plus de trois heures ni de plus huit heures par période de sept jours consécutifs.

(3) Lorsque l'exploitant aérien ne peut accorder une période de repos au membre d'équipage de conduite en application du paragraphe (1) et que le membre d'équipage de conduite est avisé qu'il doit se présenter pour le service ou que l'heure de présentation au travail se situe entre 22 h et 6 h, heure locale :

- a)** d'une part, la période maximale de service de vol est de 10 heures;
- b)** d'autre part, la période de repos suivant la période de service de vol est prolongée d'au moins la moitié de la durée de la période de service de vol précédente.

Repos aux commandes au poste de pilotage

700.135 (1) Il est interdit au membre d'équipage de conduite de prendre un repos aux commandes au poste de pilotage d'un aéronef exploité par un exploitant aérien, à moins que les conditions ci-après ne soient réunies :

- a)** le repos est de 45 minutes ou moins, est pris au cours de la partie du vol effectuée à l'altitude de croisière et prend fin au moins 30 minutes avant le début prévu de la descente;
- b)** aucun autre membre d'équipage de conduite ne prend un repos au même moment;
- c)** au moins deux membres d'équipage de conduite demeurent au poste de pilotage.

(2) Avant de prendre un repos aux commandes au poste de pilotage, le membre d'équipage de conduite :

- a)** transfère ses fonctions à un membre d'équipage de conduite qui ne prend pas un repos;

(b) review the status of the flight, including any specific duties to be performed during the rest;

(c) review the wake-up criteria; and

(d) advise the other crew members of the start and end times of the rest.

(3) A flight crew member who takes a controlled rest on the flight deck shall not assume any duties, and no other flight crew member shall transfer any duties to them, until 15 minutes after the end of the rest.

(4) When a flight crew member returns to duty, another flight crew member shall provide him or her with an operational briefing.

[700.136 to 700.199 reserved]

Division V — Exemptions — Fatigue Risk Management System

Initial Exemption

700.200 (1) Subject to subsections (3) and (4), an air operator and flight crew members to whom sections 700.20 to 700.72 or 700.101 to 700.135 apply are exempt, in respect of a flight, from the application of the provisions set out in the notice of intent referred to in section 700.206, if

(a) the air operator has sent to the Minister a notice of intent that complies with the requirements of section 700.206;

(b) the air operator has established and implemented the following components of the fatigue risk management system, referred to in subsection 700.214(1):

(i) the fatigue risk management plan, and

(ii) the fatigue risk management process; and

(c) starting on the date on which the flight is first conducted under the exemption in this subsection and ending when the exemption no longer applies, the air operator notifies the Minister that the analysis required by paragraph 700.225(2)(g) is available to the Minister for review

(i) every 90 days, or

(ii) if the period during which the flight is conducted is shorter than 90 days, at the end of the period.

b) revoit l'état du vol, y compris toute fonction spécifique à assurer pendant le repos;

c) revoit les critères de réveil;

d) avise les autres membres d'équipage du début et de la fin du repos.

(3) Le membre d'équipage de conduite qui prend un repos aux commandes au poste de pilotage n'assume aucune fonction et aucun autre membre d'équipage de conduite ne lui en transfère pendant le repos et pendant 15 minutes après la fin de celui-ci.

(4) Lorsque le membre d'équipage de conduite reprend ses fonctions, un autre membre d'équipage de conduite lui donne un exposé opérationnel.

[700.136 à 700.199 réservés]

Section V — Exemptions — Système de gestion des risques liés à la fatigue

Exemption initiale

700.200 (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), l'exploitant aérien et les membres d'équipage de conduite auxquels s'appliquent les articles 700.20 à 700.72 ou 700.101 à 700.135 sont soustraits, à l'égard d'un vol, à l'application des dispositions précisées dans l'avis d'intention visé à l'article 700.206 si les conditions ci-après sont réunies :

a) l'exploitant aérien a envoyé au ministre un avis d'intention conforme aux exigences de l'article 700.206;

b) il a établi et mis en œuvre les composantes ci-après du système de gestion des risques liés à la fatigue, mentionnées au paragraphe 700.214(1) :

(i) le plan de gestion des risques liés à la fatigue,

(ii) le processus de gestion des risques liés à la fatigue;

c) à partir de la date à laquelle le vol est effectué pour la première fois alors que l'exemption du présent paragraphe s'y applique et jusqu'à ce qu'elle cesse de s'y appliquer, il avise le ministre que l'analyse exigée par l'alinéa 700.225(2)(g) est à la disposition du ministre pour examen :

(i) tous les quatre-vingt-dix jours,

(ii) si la période pendant laquelle le vol est effectué est inférieure à quatre-vingt-dix jours, à la fin de cette période.

(2) Subject to subsections (3) and (5), an air operator and flight crew members to whom sections 702.91 to 702.98 apply are exempt, in respect of a flight, from the application of the provisions set out in the notice of intent referred to in section 700.206, if

(a) the air operator has sent to the Minister a notice of intent that complies with the requirements of section 700.206;

(b) the air operator has established and implemented the following components of the fatigue risk management system, referred to in subsection 700.214(1):

(i) the fatigue risk management plan, and

(ii) the fatigue risk management process; and

(c) starting on the date on which the flight is first conducted under the exemption in this subsection and ending when the exemption no longer applies, the air operator notifies the Minister that the analysis required by paragraph 700.225(2)(g) is available to the Minister for review

(i) every 90 days, or

(ii) if the period during which the flight is conducted is shorter than 90 days, at the end of the period.

(3) The exemptions referred to in subsections (1) and (2) continue to apply in respect of a flight as long as the air operator demonstrates compliance with the requirements of sections 700.213 to 700.225 but cease to apply, in respect of that flight, on the earlier of

(a) the date on which the exemption referred to in section 700.234 comes into effect with respect to the same provisions and for the same flight, and

(b) three years after the date on which the notice of intent was sent.

(4) The exemption referred to in subsection (1) may be in respect of any of the requirements set out in sections 700.27 to 700.72 except for the requirements set out in the following provisions:

(a) paragraph 700.27(1)(c);

(b) paragraph 700.29(1)(a);

(c) section 700.36;

(d) section 700.37; and

(e) paragraph 700.103(1)(e).

(2) Sous réserve des paragraphes (3) et (5), l'exploitant aérien et les membres d'équipage de conduite auxquels s'appliquent les articles 702.91 à 702.98 sont soustraits, à l'égard d'un vol, à l'application des dispositions précisées dans l'avis d'intention visé à l'article 700.206 si les conditions ci-après sont réunies :

a) l'exploitant aérien a envoyé au ministre un avis d'intention conforme aux exigences de l'article 700.206;

b) il a établi et mis en œuvre les composantes ci-après du système de gestion des risques liés à la fatigue, mentionnées au paragraphe 700.214(1) :

(i) le plan de gestion des risques liés à la fatigue,

(ii) le processus de gestion des risques liés à la fatigue;

c) à partir de la date à laquelle le vol est effectué pour la première fois alors que l'exemption du présent paragraphe s'y applique et jusqu'à ce qu'elle cesse de s'y appliquer, il avise le ministre que l'analyse exigée par l'alinéa 700.225(2)g) est à la disposition du ministre pour examen :

(i) tous les quatre-vingt-dix jours,

(ii) si la période pendant laquelle le vol est effectué est inférieure à quatre-vingt-dix jours, à la fin de cette période.

(3) Les exemptions prévues aux paragraphes (1) et (2) continuent de s'appliquer à l'égard d'un vol tant que l'exploitant aérien démontre qu'il se conforme aux exigences prévues aux articles 700.213 à 700.225, mais elles cessent de s'appliquer à l'égard de ce vol lors du premier en date des événements suivants :

a) la prise d'effet de l'exemption prévue à l'article 700.234 à l'égard des mêmes dispositions et du même vol;

b) l'expiration de la période de trois ans suivant la date d'envoi de l'avis d'intention.

(4) L'exemption prévue au paragraphe (1) peut s'appliquer à l'égard de toute exigence prévue aux articles 700.27 à 700.72, à l'exception de celles prévues aux dispositions suivantes :

a) l'alinéa 700.27(1)c);

b) l'alinéa 700.29(1)a);

c) l'article 700.36;

d) l'article 700.37;

e) l'alinéa 700.103(1)e).

(5) The exemption referred to in subsection (2) may be in respect of any of the requirements set out in sections 702.92 to 702.98 except for the requirements set out in paragraph 702.92(1)(a).

Series of Flights

700.201 In this Division, a reference to a flight is also a reference to a series of flights if

- (a)** the flights in the series of flights are consecutive and are conducted by the same flight crew members; and
- (b)** the flight crew members operate the flights during a single flight duty period or consecutive flight duty periods.

[700.202 to 700.205 reserved]

Notice of Intent

700.206 (1) An air operator shall send a notice of intent to the Minister that includes

- (a)** a statement that the air operator has established and implemented a fatigue risk management plan and a fatigue risk management process — and maintains the fatigue risk management plan and the fatigue risk management process — and intends to establish, implement and maintain a program for fatigue risk management promotion and a quality assurance program for the fatigue risk management system in accordance with this Division;
- (b)** a description of the flight that will be subject to an exemption referred to in section 700.200;
- (c)** the provisions of these Regulations from which the air operator and flight crew members will be exempt;
- (d)** a description of the manner in which the flight will be conducted results in a variance from the requirements of the provisions referred to in paragraph (c);
- (e)** the scientific studies used to demonstrate that the variance referred to in paragraph (d) is not likely to have an adverse effect on the levels of fatigue and alertness of flight crew members;
- (f)** the expected day on which the exemption referred to in section 700.200 will first apply to the flight and, in the case of a flight that is not conducted year-round, the expected period during which the exemption referred to in that section will apply to the flight;
- (g)** a description of the safety case that will be developed for the flight;

(5) L'exemption prévue au paragraphe (2) peut s'appliquer à l'égard de toute exigence prévue aux articles 702.92 à 702.98, à l'exception de celle prévue à l'alinéa 702.92(1)a).

Séries de vols

700.201 Dans la présente section, la mention d'un vol comprend celle d'une série de vols si, à la fois :

- a)** les vols de la série de vols sont consécutifs et sont effectués par les mêmes membres d'équipage de conduite;
- b)** les membres d'équipage de conduite effectuent les vols au cours d'une seule période de service de vol ou de périodes de service de vol consécutives.

[700.202 à 700.205 réservés]

Avis d'intention

700.206 (1) L'exploitant aérien envoie au ministre un avis d'intention qui comprend les éléments suivants :

- a)** un énoncé portant que l'exploitant aérien a établi et mis en œuvre un plan de gestion des risques liés à la fatigue et un processus de gestion des risques liés à la fatigue, qu'il les maintient et qu'il a l'intention d'établir, de mettre en œuvre et de maintenir un programme de promotion de la gestion des risques liés à la fatigue et un programme d'assurance de la qualité du système de gestion des risques liés à la fatigue conformément à la présente section;
- b)** la description du vol qui sera visé par l'exemption prévue à l'article 700.200;
- c)** les dispositions du présent règlement auxquelles l'exploitant aérien et les membres d'équipage de conduite seront soustraits;
- d)** la description de la manière dont il sera dérogé aux exigences prévues par les dispositions visées à l'alinéa c) dans le cadre du vol;
- e)** les études scientifiques utilisées pour montrer que la dérogation mentionnée à l'alinéa d) ne risque pas d'avoir un effet défavorable sur les niveaux de fatigue et de vigilance des membres d'équipage de conduite;
- f)** la date prévue à laquelle l'exemption prévue à l'article 700.200 commencera à s'appliquer au vol et, dans le cas d'un vol qui n'est pas effectué toute l'année, la période prévue pendant laquelle le vol sera effectué alors que cette exemption s'y applique;
- g)** la description du dossier de sécurité qui sera élaboré pour le vol;

(h) a statement that the air operator intends to validate a safety case in accordance with subsection 700.225(3) and to ensure that an initial audit is conducted under subsection 700.231(1); and

(i) the name and contact information of the person who will be responsible for implementing the fatigue risk management system.

(2) The air operator may include in the notice of intent more than one flight if

(a) the duration of the flight duty period is the same for all flights;

(b) all flights have the same number of consecutive flight duty periods;

(c) the flight duty periods for the flights start within 60 minutes of each other;

(d) the duration of any part of a flight duty period that occurs within the flight crew members' window of circadian low is the same for all flights;

(e) all flights have the same number of consecutive flight duty periods that occur during any part of the flight crew members' window of circadian low;

(f) the duration of the rest period before and after each flight duty period is the same for all flights;

(g) the time of day during which each rest period is taken is similar for all flights;

(h) the flights are conducted in the same time zone or across the same number of time zones in the same direction by flight crew members who are all acclimatized to the same time zone;

(i) the flights are conducted with the same aircraft type;

(j) the flights are conducted with the same number of flight crew members;

(k) the operating environments are similar for all flights; and

(l) the hazards and risks are similar for all flights.

h) un énoncé portant que l'exploitant aérien a l'intention de valider un dossier de sécurité conformément au paragraphe 700.225(3) et de veiller à ce qu'une vérification initiale soit effectuée en application du paragraphe 700.231(1);

i) le nom et les coordonnées de la personne qui sera responsable de la mise en œuvre du système de gestion des risques liés à la fatigue.

(2) L'exploitant aérien peut préparer l'avis d'intention à l'égard de plus d'un vol si les conditions ci-après sont réunies :

a) la durée de la période de service de vol est la même pour tous les vols;

b) tous les vols ont le même nombre de périodes de service de vol consécutives;

c) les périodes de service de vols des vols commencent à au plus soixante minutes d'intervalle;

d) la durée de toute partie d'une période de service de vol qui a lieu lors de la phase de dépression circadienne des membres d'équipage de conduite est la même pour tous les vols;

e) tous les vols ont le même nombre de périodes de service de vol consécutives qui ont lieu lors de la phase de dépression circadienne des membres d'équipage de conduite;

f) la durée des périodes de repos précédant et suivant chaque période de service de vol est la même pour tous les vols;

g) le moment de la journée pendant lequel est prise chaque période de repos est similaire pour tous les vols;

h) les vols sont effectués dans le même fuseau horaire ou traversent le même nombre de fuseaux horaires dans la même direction et sont effectués par des membres d'équipage de conduite acclimatés au même fuseau horaire;

i) les vols sont effectués avec des aéronefs du même type;

j) les vols sont effectués avec le même nombre de membres d'équipage de conduite;

k) l'environnement dans lequel les vols sont effectués est similaire;

l) les dangers et risques sont les mêmes pour tous les vols.

700.207 Despite subsection 700.200(3), the initial exemption ceases to apply in respect of a flight if the analysis referred to in paragraph 700.200(1)(c) or (2)(c) does not show any progress in the development of the operator's safety case.

[700.208 to 700.212 reserved]

Fatigue Risk Management System — Establishment and Implementation

700.213 (1) An air operator shall establish and implement a fatigue risk management system.

(2) The operations manager appointed under paragraph 700.09(1)(a) shall ensure that the fatigue risk management system complies with the requirements of this Division.

(3) The operations manager shall, when a finding resulting from the quality assurance program for the fatigue risk management system referred to in section 700.219 is reported to them,

(a) determine what, if any, corrective actions are required and take those actions; and

(b) notify the accountable executive of any systemic deficiency and of the corrective action taken.

(4) The operations manager may assign the management functions for the fatigue risk management system to another person.

(5) The responsibility of the operations manager is not affected by the assignment of management functions to another person under subsection (4).

(6) If the operations manager assigns the management functions for the fatigue risk management system to another person under subsection (4), that other person shall report to the operations manager the fatigue-related hazards, risks and incidents identified under the fatigue risk management system.

Fatigue Risk Management System — Components

700.214 (1) An air operator shall have a fatigue risk management system that includes

(a) a fatigue risk management plan;

(b) a fatigue risk management process;

(c) a program for fatigue risk management promotion; and

700.207 Malgré le paragraphe 700.200(3), l'exemption initiale cesse de s'appliquer à l'égard d'un vol si l'analyse visée aux alinéas 700.200(1)c) ou (2)c) n'indique pas d'avancement dans l'élaboration du dossier de sécurité de l'exploitant aérien.

[700.208 à 700.212 réservés]

Système de gestion des risques liés à la fatigue — établissement et mise en œuvre

700.213 (1) L'exploitant aérien établit et met en œuvre un système de gestion des risques liés à la fatigue.

(2) Le gestionnaire des opérations nommé en application de l'alinéa 700.09(1)a) veille à ce que le système de gestion des risques liés à la fatigue soit conforme à la présente section.

(3) Si une constatation issue du programme d'assurance de la qualité du système de gestion des risques liés à la fatigue visé à l'article 700.219 lui est communiquée, le gestionnaire des opérations :

a) d'une part, décide, le cas échéant, des mesures correctives requises et les prend;

b) d'autre part, avise le gestionnaire supérieur responsable de tout manquement d'ordre systémique et de la mesure corrective prise.

(4) Le gestionnaire des opérations peut attribuer à une autre personne les fonctions de gestion du système de gestion des risques liés à la fatigue.

(5) L'attribution à une autre personne de fonctions de gestion en vertu du paragraphe (4) n'a pas d'incidence sur la responsabilité du gestionnaire des opérations.

(6) Si le gestionnaire des opérations attribue à une autre personne les fonctions de gestion du système de gestion des risques liés à la fatigue en vertu du paragraphe (4), cette personne signale au gestionnaire des opérations les dangers, les risques et les incidents liés à la fatigue qui sont relevés dans le cadre du système de gestion des risques liés à la fatigue.

Système de gestion des risques liés à la fatigue — composantes

700.214 (1) L'exploitant aérien dispose d'un système de gestion des risques liés à la fatigue qui comprend les composantes suivantes :

a) un plan de gestion des risques liés à la fatigue;

b) un processus de gestion des risques liés à la fatigue;

c) un programme de promotion de la gestion des risques liés à la fatigue;

(d) a quality assurance program for the fatigue risk management system.

(2) The air operator shall take into account, when establishing the fatigue risk management system, all of the duties performed in the operations of the air operator by flight crew members who are assigned duties on a flight that is the subject of an exemption under this Division.

(3) The air operator shall update its fatigue risk management system if

(a) there is a change in the size and scope of its operations;

(b) any action is taken as a result of an audit of the fatigue risk management system conducted under subsection 700.231(1) or section 700.247;

(c) the air operator's validation of the safety case in accordance with subsection 700.225(3) establishes that there is an increase in the level of fatigue or a decrease in the level of alertness of flight crew members; or

(d) a data analysis conducted in accordance with the process referred to in subsection 700.216(2) indicates that flight crew members are subject to an increase in their level of fatigue or a decrease in their level of alertness.

Fatigue Risk Management Plan

700.215 The air operator's fatigue risk management plan shall include

(a) a fatigue risk management policy — signed by the accountable executive — that establishes the shared responsibility of the air operator and flight crew members in managing fatigue;

(b) safety objectives, including the identification and reduction of fatigue-related hazards and the effective management of fatigue in flight operations;

(c) safety performance indicators to measure the attainment of the safety objectives;

(d) defined responsibilities in relation to fatigue management for

(i) the air operator's managers,

(ii) the persons managing the fatigue risk management system, and

(iii) other employees;

d) un programme d'assurance de la qualité du système de gestion des risques liés à la fatigue.

(2) L'exploitant aérien tient compte, dans l'établissement de son système de gestion des risques liés à la fatigue, de toutes les fonctions exercées dans toutes ses opérations par les membres d'équipage de conduite qui sont assignés à des vols visés par une exemption précisée à la présente section.

(3) L'exploitant aérien met à jour son système de gestion des risques liés à la fatigue dans les cas suivants :

a) une modification est apportée à l'ampleur et à la portée de ses opérations;

b) une mesure est prise à la suite d'une vérification du système de gestion des risques liés à la fatigue effectuée en application du paragraphe 700.231(1) ou de l'article 700.247;

c) une constatation selon laquelle il y a augmentation du niveau de fatigue ou diminution du niveau de vigilance des membres d'équipage de conduite est issue de la validation du dossier de sécurité effectuée par l'exploitant aérien conformément au paragraphe 700.225(3);

d) l'analyse de données faite selon le processus prévu au paragraphe 700.216(2) révèle qu'il y a, chez les membres d'équipage de conduite, une augmentation du niveau de fatigue ou une diminution du niveau de vigilance.

Plan de gestion des risques liés à la fatigue

700.215 Le plan de gestion des risques liés à la fatigue de l'exploitant aérien comprend les éléments suivants :

a) une politique de gestion des risques liés à la fatigue, signée par le gestionnaire supérieur responsable, qui démontre la responsabilité partagée de l'exploitant aérien et des membres d'équipage de conduite en matière de gestion de la fatigue;

b) des objectifs de sécurité, y compris le recensement et la réduction des dangers liés à la fatigue et la gestion efficace de la fatigue dans le cadre des opérations aériennes;

c) des indicateurs de rendement de sécurité permettant de mesurer l'atteinte des objectifs de sécurité;

d) les responsabilités précises en matière de gestion de la fatigue :

(i) de la direction de l'exploitant aérien,

(ii) des personnes qui gèrent le système de gestion des risques liés à la fatigue,

- (e)** a training plan that identifies the content of the initial and annual training;
- (f)** a plan for communicating the information referred to in paragraphs 700.218(4)(a) to (f) to flight crew members; and
- (g)** a policy for the internal reporting of fatigue by flight crew members, without fear of reprisal.

Fatigue Risk Management Process

700.216 (1) The air operator's fatigue risk management process shall include procedures for

- (a)** the internal reporting of fatigue by flight crew members;
- (b)** acknowledging in writing, to flight crew members, receipt of each fatigue report and advising of any follow-up action;
- (c)** collecting information to identify fatigue-related hazards, including
 - (i)** flight crew member performance data,
 - (ii)** accident and incident information,
 - (iii)** data from work schedules,
 - (iv)** data from comparisons of planned schedules in relation to time worked, and
 - (v)** data from a review of operational or administrative duties;
- (d)** developing a list of the safety data and scientific studies used in support of the processes that form part of the fatigue risk management system;
- (e)** managing the data and information referred to in this subsection;
- (f)** identifying and assessing the levels of fatigue and alertness through modelling with respect to flight crew members' schedules; and
- (g)** analyzing planned schedules in relation to time worked in order to assess whether fatigue is being managed.

- (iii)** des autres employés;

- e)** un plan de formation qui décrit le contenu des formations initiale et annuelle;
- f)** un plan de communication des renseignements visés aux alinéas 700.218(4)a) à f) aux membres d'équipage de conduite;
- g)** une politique permettant aux membres d'équipage de conduite de rendre compte à l'interne des cas de fatigue sans crainte de représailles.

Processus de gestion des risques liés à la fatigue

700.216 (1) Le processus de gestion des risques liés à la fatigue de l'exploitant aérien comprend les procédures suivantes :

- a)** la procédure permettant aux membres d'équipage de conduite de rendre compte à l'interne des cas de fatigue;
- b)** la procédure permettant aux membres d'équipage de conduite qui rendent compte d'un tel cas de recevoir un accusé de réception et d'être informés des mesures prises;
- c)** la procédure visant la collecte de renseignements permettant de recenser les dangers liés à la fatigue, y compris :
 - (i)** les données sur le rendement des membres d'équipage de conduite,
 - (ii)** les renseignements sur les incidents et les accidents,
 - (iii)** les données des horaires de travail,
 - (iv)** les données issues de la comparaison des horaires de travail prévus et des heures travaillées,
 - (v)** les données issues de l'examen des fonctions opérationnelles ou administratives;
- d)** la procédure visant l'élaboration d'une liste de données de sécurité et d'études scientifiques citées à l'appui des processus faisant partie du système de gestion des risques liés à la fatigue;
- e)** la procédure visant la gestion des données et des renseignements mentionnés au présent paragraphe;
- f)** la procédure visant le recours à la modélisation pour déterminer et évaluer les niveaux de fatigue et de vigilance à la lumière des horaires des membres d'équipage de conduite;

(2) The air operator's fatigue risk assessment process shall be based on the information referred to in subsection (1) and shall include procedures for

- (a)** identifying the cause of fatigue-related hazards;
- (b)** assessing the likelihood that a fatigue-related event will occur and the severity of its consequences;
- (c)** identifying and prioritizing the risks that need to be managed;
- (d)** creating and updating a record of the risks that are identified;
- (e)** determining the actions to be taken to manage the risks referred to in paragraph (c), including the preventive measures or corrective actions; and
- (f)** developing safety performance indicators to measure the effectiveness of the measures and actions taken under paragraph (e).

Collaboration with Employees

700.217 The air operator shall have a process to collaborate with employees in the development of the policy and procedure for the internal reporting of fatigue.

Fatigue Risk Management Promotion

700.218 (1) In the case of an air operator to whom sections 700.20 to 700.72 or 700.101 to 700.135 apply, its program for fatigue risk management promotion shall include training for its employees on the following subjects:

- (a)** the components and functioning of the fatigue risk management system and the employees' responsibilities with respect to the system;
- (b)** the actions to be taken with respect to fatigue-related risks; and
- (c)** the requirements of these Regulations with respect to fatigue management.

(2) In the case of an air operator to whom sections 702.91 to 702.98 apply, its program for fatigue risk management promotion shall include training for its employees on the following subjects:

- (a)** the components and functioning of the fatigue risk management system and the employees' responsibilities with respect to the system;

g) la procédure visant l'analyse des horaires de travail prévus par rapport aux heures travaillées afin d'évaluer la gestion de la fatigue.

(2) Le processus d'évaluation des risques liés à la fatigue de l'exploitant aérien est fondé sur les renseignements visés au paragraphe (1) et comprend la procédure pour :

- a)** déterminer la cause des dangers liés à la fatigue;
- b)** évaluer la probabilité qu'un événement relatif à la fatigue se produise et la gravité de ses conséquences;
- c)** recenser et classer par ordre de priorité les risques à gérer;
- d)** élaborer et mettre à jour un registre des risques recensés;
- e)** déterminer les mesures à prendre afin de gérer les risques visés à l'alinéa c), notamment les mesures préventives ou les mesures correctives;
- f)** élaborer des indicateurs de rendement de sécurité pour mesurer l'efficacité des mesures visées à l'alinéa e).

Collaboration avec les employés

700.217 L'exploitant aérien dispose d'un processus de collaboration avec ses employés pour l'élaboration de ses politique et procédure leur permettant de rendre compte à l'interne des cas de fatigue.

Promotion de la gestion des risques liés à la fatigue

700.218 (1) Le programme de promotion de la gestion des risques liés à la fatigue de l'exploitant aérien auquel s'appliquent les articles 700.20 à 700.72 ou 700.101 à 700.135 comprend de la formation à l'intention des employés sur les sujets suivants :

- a)** les composantes du système de gestion des risques liés à la fatigue, son fonctionnement ainsi que les responsabilités des employés à son égard;
- b)** les mesures à prendre à l'égard des risques liés à la fatigue;
- c)** les exigences du présent règlement à l'égard de la gestion de la fatigue.

(2) Le programme de promotion de la gestion des risques liés à la fatigue de l'exploitant aérien auquel s'appliquent les articles 702.91 à 702.98, comprend de la formation à l'intention des employés sur les sujets suivants :

- a)** les composantes du système de gestion des risques liés à la fatigue, son fonctionnement ainsi que les responsabilités des employés à son égard;

- (b)** the actions to be taken with respect to fatigue-related risks;
- (c)** the requirements of these Regulations with respect to fatigue management;
- (d)** personal fatigue management strategies relating to
- (i)** sleep hygiene,
 - (ii)** lifestyle, exercise and diet, and
 - (iii)** the consumption of alcohol and drugs;
- (e)** the impact of fatigue on aviation safety;
- (f)** sleep requirements and the science relating to fatigue;
- (g)** the causes and consequences of fatigue;
- (h)** how to recognize fatigue in themselves and in others;
- (i)** sleep disorders, their impact on aviation safety and treatment options; and
- (j)** human and organizational factors that may cause fatigue, including
- (i)** sleep quality and duration,
 - (ii)** the effect of shift work and overtime,
 - (iii)** the circadian rhythm, and
 - (iv)** the effects of changes of time zones.
- (3)** The programs set out in subsections (1) and (2) shall include
- (a)** competency-based training for persons who have been assigned duties in respect of the fatigue risk management system; and
 - (b)** means of measuring the level of competency attained by each person who receives the training.
- (4)** For the purposes of promoting fatigue risk management, an air operator shall have a procedure for communicating the following information to its employees:
- (a)** industry reports on fatigue;
 - (b)** industry best practices in respect of fatigue risk management;
- (b)** les mesures à prendre à l'égard des risques liés à la fatigue;
- (c)** les exigences du présent règlement à l'égard de la gestion de la fatigue;
- (d)** les stratégies personnelles de gestion de la fatigue ayant trait :
- (i)** à l'hygiène du sommeil,
 - (ii)** au mode de vie, à l'exercice et au régime alimentaire,
 - (iii)** à la consommation d'alcool et de drogues;
- (e)** l'incidence de la fatigue sur la sécurité aérienne;
- (f)** les exigences en matière de sommeil et les connaissances scientifiques concernant la fatigue;
- (g)** les causes et les conséquences de la fatigue;
- (h)** les manières de reconnaître les signes de la fatigue chez soi-même et chez les autres;
- (i)** les troubles du sommeil, leur incidence sur la sécurité aérienne et les différentes possibilités de traitement;
- (j)** les facteurs humains et organisationnels qui peuvent causer la fatigue, notamment :
- (i)** la qualité et la durée du sommeil,
 - (ii)** les effets du travail par quart et des heures supplémentaires,
 - (iii)** le rythme circadien,
 - (iv)** les effets du changement de fuseau horaire.
- (3)** Les programmes prévus aux paragraphes (1) et (2) comprennent :
- (a)** une formation axée sur la compétence destinée aux personnes à qui ont été attribuées des fonctions relatives au système de gestion des risques liés à la fatigue;
 - (b)** des moyens pour mesurer le degré de compétence atteint par chaque personne qui suit la formation.
- (4)** Afin de promouvoir la gestion des risques liés à la fatigue, l'exploitant aérien dispose d'une procédure pour communiquer à ses employés les renseignements suivants :
- (a)** les rapports de l'industrie sur la fatigue;
 - (b)** les pratiques exemplaires de l'industrie en matière de gestion des risques liés à la fatigue;

- (c)** advancements in the science relating to fatigue;
- (d)** the results of the data analysis conducted in accordance with the process referred to in subsection 700.216(2);
- (e)** updates to the fatigue risk management system; and
- (f)** the results of the review of the fatigue risk management system.

Quality Assurance Program for the Fatigue Risk Management System

700.219 (1) The air operator's quality assurance program for the fatigue risk management system shall include a process for the audit of the fatigue risk management system that includes procedures for

- (a)** auditing the extent to which the air operator has implemented its fatigue risk management system, including
 - (i)** a checklist setting out all of the components of the air operator's fatigue risk management system that are to be audited, and
 - (ii)** a plan establishing the frequency of the audits and the manner in which they will be conducted;
- (b)** auditing the fatigue risk management system in the event of an accident or incident;
- (c)** analyzing the findings of the audit and determining the contributing factors of those findings;
- (d)** developing, implementing and monitoring preventive measures and corrective actions to address the findings of the audit; and
- (e)** keeping and updating records, including the findings of the audit, the preventive measures and corrective actions to address those findings and any follow-up taken in respect of those measures and actions.

(2) The air operator's process for the periodic review of the effectiveness of its fatigue risk management system shall include procedures for the assessment of

- (a)** the fatigue risk management process;
- (b)** the reliability of the safety performance indicators; and
- (c)** the attainment of the safety objectives.

- c)** les avancées dans les connaissances scientifiques concernant la fatigue;
- d)** les résultats de l'analyse des données faite selon le processus prévu au paragraphe 700.216(2);
- e)** les mises à jour du système de gestion des risques liés à la fatigue;
- f)** les résultats de l'examen du système de gestion des risques liés à la fatigue.

Programme d'assurance de la qualité du système de gestion des risques liés à la fatigue

700.219 (1) Le programme d'assurance de la qualité du système de gestion des risques liés à la fatigue de l'exploitant aérien prévoit un processus de vérification du système de gestion des risques liés à la fatigue qui comprend la procédure permettant :

- a)** de vérifier la mesure dans laquelle l'exploitant aérien a mis en œuvre son système de gestion des risques liés à la fatigue, notamment au moyen :
 - (i)** d'une liste de contrôle établissant toutes les composantes du système de gestion des risques liés à la fatigue à vérifier,
 - (ii)** d'un plan établissant la fréquence des vérifications ainsi que la manière dont elles sont effectuées;
- b)** de vérifier le système de gestion des risques liés à la fatigue en cas d'incident ou d'accident;
- c)** d'analyser les constatations issues des vérifications et d'en déterminer les facteurs;
- d)** d'élaborer et de mettre en œuvre des mesures préventives et des mesures correctives visant à donner suite aux constatations issues des vérifications et d'en assurer le contrôle;
- e)** de conserver et de mettre à jour les dossiers, notamment en y consignant les constatations issues des vérifications, les mesures préventives et les mesures correctives visant à donner suite aux constatations et tout suivi fait à l'égard de ces mesures.

(2) Le processus d'examen périodique de l'efficacité du système de gestion des risques liés à la fatigue de l'exploitant aérien comprend la procédure pour l'évaluation des éléments suivants :

- a)** le processus de gestion des risques liés à la fatigue;
- b)** la fiabilité des indicateurs de rendement de sécurité;
- c)** l'atteinte des objectifs de sécurité.

(3) An air operator shall have procedures for the ongoing monitoring of the effect of the variance described in the notice of intent on the flight crew members' levels of fatigue and alertness.

[700.220 to 700.224 reserved]

Safety Case

700.225 (1) The air operator shall ensure that a safety case is established in respect of a flight subject to an exemption referred to in section 700.200 to demonstrate that the variance described in the notice of intent does not increase the level of fatigue or decrease the level of alertness of the flight crew members.

(2) The safety case shall consist of

- (a)** a description of the flight in respect of which an exemption set out in section 700.200 applies;
- (b)** the provisions of these Regulations from which the air operator and flight crew members are exempt;
- (c)** a description of the manner in which the flight is conducted results in a variance from the requirements of the provisions referred to in paragraph (b);
- (d)** the data collection methodology and data used initially to establish, in respect of the flight, the baseline levels of fatigue and alertness of the flight crew members and to identify fatigue-related hazards and risks;
- (e)** the data collection methods used to evaluate the safety case on an ongoing basis;
- (f)** the scientific studies used to demonstrate that the variance referred to in paragraph (c) is not likely to have an adverse effect on the flight crew members' levels of fatigue and alertness;
- (g)** an analysis of the effect of the variance on the levels of fatigue and alertness of flight crew members that takes into account the flight crew members' schedule before and after the flight in respect of which the exemption applies and the findings of the fatigue risk assessment;
- (h)** the fatigue risk controls that are implemented to address the findings of the risk assessment;
- (i)** procedures to measure the effect of the variance on the levels of fatigue and alertness of the flight crew members;
- (j)** the preventive measures or corrective actions that are taken to remedy any adverse effect of the variance on the levels of fatigue and alertness of the flight crew members; and

(3) L'exploitant aérien dispose d'une procédure de contrôle continu des effets de la dérogation décrite dans l'avis d'intention sur les niveaux de fatigue et de vigilance des membres d'équipage de conduite.

[700.220 à 700.224 réservés]

Dossier de sécurité

700.225 (1) L'exploitant aérien veille à ce qu'un dossier de sécurité soit établi à l'égard d'un vol visé par une exemption prévue à l'article 700.200 afin de démontrer que la dérogation décrite dans l'avis d'intention n'augmente pas le niveau de fatigue et ne diminue pas le niveau de vigilance des membres d'équipage de conduite.

(2) Le dossier de sécurité est constitué de ce qui suit :

- a)** la description du vol visé par l'exemption prévue à l'article 700.200;
- b)** les dispositions du présent règlement auxquelles l'exploitant aérien et les membres d'équipage de conduite sont soustraits;
- c)** la description de la manière dont il est dérogé aux exigences prévues par les dispositions visées à l'alinéa b) dans le cadre du vol;
- d)** la méthodologie de collecte de données ainsi que les données qui sont utilisées initialement pour établir, à l'égard du vol, les niveaux de fatigue et de vigilance de base des membres d'équipage de conduite et pour recenser les dangers et les risques liés à la fatigue;
- e)** les méthodes de collecte de données utilisées pour évaluer le dossier de sécurité de façon continue;
- f)** les études scientifiques utilisées pour montrer que la dérogation mentionnée à l'alinéa c) ne risque pas d'avoir un effet défavorable sur les niveaux de fatigue et de vigilance des membres d'équipage de conduite;
- g)** l'analyse de l'effet de la dérogation sur les niveaux de fatigue et de vigilance des membres d'équipage de conduite compte tenu de leur horaire avant et après le vol qui est visé par l'exemption ainsi que les constatations issues de l'évaluation des risques liés à la fatigue;
- h)** les mesures de contrôle des risques liés à la fatigue mises en œuvre pour donner suite aux constatations issues de l'évaluation des risques;
- i)** la procédure pour évaluer l'effet de la dérogation sur les niveaux de fatigue et de vigilance des membres d'équipage de conduite;
- j)** les mesures préventives ou les mesures correctives prises pour remédier à tout effet défavorable de la dérogation sur les niveaux de fatigue et de vigilance des membres d'équipage de conduite;

(k) the means that will be used to monitor the effectiveness of the fatigue risk management system in managing the safety case.

(3) A safety case is validated when the following conditions are met:

(a) fatigue and alertness data have been collected during a period of not less than one year and not more than two years starting on the day on which the flight is first conducted under an exemption referred to in section 700.200, for not less than 20 consecutive flights identified in the notice of intent, and the data shows that not more than 5% of those flights have an adverse effect of more than 5% on the baseline levels of fatigue and alertness of the flight crew members determined by means of the methodology described in paragraph (2)(d);

(b) the fatigue risk assessment has been conducted and the findings of the assessment have been analyzed;

(c) mitigation measures have been implemented to manage the hazards and risks related to the variance to remedy increases in the level of fatigue and decreases in the level of alertness of flight crew members;

(d) the mitigation measures have been monitored to determine their effect on the flight crew members' levels of fatigue and alertness;

(e) corrective actions have been taken if the mitigation measures monitored under paragraph (d) do not achieve the desired effect on the flight crew members' levels of fatigue and alertness; and

(f) the effectiveness of the mitigation measures and, if applicable, the corrective actions in maintaining the established levels of fatigue and alertness of the flight crew members is shown.

[700.226 to 700.230 reserved]

Fatigue Risk Management System — Initial Audit

700.231 (1) An air operator shall ensure that an initial audit of its fatigue risk management system is conducted after validation of the safety case in accordance with the process established under subsection 700.219(1).

k) les moyens qui seront utilisés pour contrôler l'efficacité du système de gestion des risques liés à la fatigue en ce qui a trait à la gestion du dossier de sécurité.

(3) Le dossier de sécurité est validé lorsque les conditions ci-après sont réunies :

a) des données sur la fatigue et la vigilance ont été recueillies, durant une période d'au moins un an mais d'au plus deux ans à partir de la date à laquelle le vol est effectué pour la première fois en vertu d'une exemption prévue à l'article 700.200, à l'égard d'au moins 20 vols consécutifs décrits dans l'avis d'intention qui se rapporte à cette exemption, dont au plus cinq pour cent montrent un effet défavorable de plus cinq pour cent sur les niveaux de fatigue et de vigilance des membres d'équipage de conduite par rapport aux niveaux de base établis au moyen de la méthodologie prévue à l'alinéa (2)d);

b) l'évaluation des risques liés à la fatigue a été effectuée et les constatations qui en sont issues ont été analysées;

c) des mesures d'atténuation ont été mises en œuvre pour gérer les dangers et les risques de la dérogation afin de remédier à l'augmentation du niveau de fatigue et la diminution du niveau de vigilance des membres d'équipage de conduite;

d) les mesures d'atténuation ont été contrôlées pour déterminer leur effet sur les niveaux de fatigue et de vigilance des membres d'équipage de conduite;

e) des mesures correctives ont été prises si les mesures d'atténuation qui ont été contrôlées en application de l'alinéa d) n'ont pas eu l'effet escompté sur les niveaux de fatigue et de vigilance des membres d'équipage de conduite;

f) l'efficacité des mesures d'atténuation et, le cas échéant, des mesures correctives en ce qui concerne le maintien des niveaux établis de fatigue et de vigilance des membres d'équipage de conduite est démontrée.

[700.226 à 700.230 réservés]

Système de gestion des risques liés à la fatigue —
vérification initiale

700.231 (1) L'exploitant aérien veille à ce qu'une vérification initiale conforme au processus établi en application du paragraphe 700.219(1) de son système de gestion des risques liés à la fatigue soit effectuée après la validation du dossier de sécurité.

(2) The air operator shall analyze the findings of the audit and shall, if deficiencies are identified,

- (a)** investigate and analyze their cause and contributing factors; and
- (b)** develop and implement preventive measures and corrective actions to address the findings.

(3) The air operator shall assess the preventive measures and corrective actions to ensure that they are effective and are used on an ongoing basis to improve the fatigue risk management system.

(4) Subsection (1) does not apply if the air operator has already implemented a fatigue risk management system and validates a safety case for a subsequent variance for the purposes of an exemption referred to in subsection 700.234(1) or uses an approved safety case in respect of another flight for the purposes of an exemption referred to in subsection 700.240(1) if an audit has already been conducted.

Submission of Safety Case for Approval

700.232 The air operator shall submit the validated safety case to the Minister for approval along with a statement that the initial audit has been conducted in accordance with section 700.231 and that the fatigue risk management system meets the requirements of this Division.

Approval of the Safety Case

700.233 The Minister shall approve the safety case of an air operator if the Minister determines, on the basis of the information provided by the operator, that the conditions of subsection 700.225(3) are met and that the initial audit has been conducted.

Continuing Exemption

700.234 (1) An air operator and a flight crew member who are exempt under section 700.200 from the application of certain provisions in respect of a flight continue, on receipt of the approval of the safety case by the air operator, to be exempt from the application of the same provisions for that flight and, if applicable, for any other flight described in the notice of intent under section 700.206.

(2) The exemption referred to in subsection (1) continues to have effect as long as

- (a)** the air operator maintains the fatigue risk management system in accordance with the applicable conditions of this Division;

(2) L'exploitant aérien analyse les constatations issues de la vérification et, lorsque des lacunes sont repérées :

- a)** d'une part, enquête sur leur cause fondamentale et leurs facteurs et les analyse;
- b)** d'autre part, élabore et met en œuvre des mesures préventives et des mesures correctives pour donner suite aux constatations.

(3) L'exploitant aérien évalue les mesures préventives et les mesures correctives afin de s'assurer qu'elles sont efficaces et sont employées de façon continue afin d'améliorer le système de gestion des risques liés à la fatigue.

(4) L'exploitant aérien qui a déjà mis en œuvre un système de gestion des risques liés à la fatigue et qui valide un dossier de sécurité pour une dérogation ultérieure pour l'exemption visée au paragraphe 700.234(1) ou qui utilise un dossier de sécurité approuvé à l'égard d'un autre vol pour l'exemption visée au paragraphe 700.240(1) n'est pas tenu de veiller à ce que la vérification exigée au paragraphe (1) soit effectuée si cette vérification a déjà été effectuée.

Présentation du dossier de sécurité pour approbation

700.232 L'exploitant aérien présente le dossier de sécurité validé au ministre pour approbation. Le dossier de sécurité est accompagné d'un énoncé portant que la vérification initiale a été effectuée conformément à l'article 700.231 et que le système de gestion des risques liés à la fatigue satisfait aux exigences de la présente section.

Approbation du dossier de sécurité

700.233 Le ministre approuve le dossier de sécurité de l'exploitant aérien s'il constate, d'après les renseignements que l'exploitant aérien lui fournit, que les conditions prévues au paragraphe 700.225(3) sont respectées et que la vérification initiale a été effectuée.

Pérennité de l'exemption

700.234 (1) L'exploitant aérien et les membres d'équipage de conduite soustraits à l'égard d'un vol à l'application de certaines dispositions en vertu de l'article 700.200 sont, dès lors que l'exploitant aérien reçoit l'approbation du dossier de sécurité, soustraits à l'application de ces mêmes dispositions à l'égard de ce vol et, le cas échéant, de tout autre vol décrit dans l'avis d'intention préparé en application de l'article 700.206.

(2) L'exemption prévue au paragraphe (1) demeure en vigueur tant que les conditions ci-après sont réunies :

- a)** l'exploitant aérien maintient son système de gestion des risques liés à la fatigue et respecte les conditions de la présente section à son égard;

(b) the air operator monitors the effectiveness of the safety case in managing the fatigue and alertness of the flight crew members in accordance with section 700.248; and

(c) the air operator remedies any adverse effects of the variance on the flight crew members' levels of fatigue and alertness no later than 60 days after the date on which the adverse effect is identified in the course of monitoring.

[700.235 to 700.239 reserved]

Exemption for Other Flights

700.240 (1) An air operator and flight crew members who are exempt under section 700.234 from the application of certain provisions in respect of a flight on the basis of an approved safety case are exempt from the application of the same provisions, on the basis of the same approved safety case, in respect of another flight if

(a) the air operator has provided the Minister a letter of confirmation in accordance with subsection (2);

(b) the duration of the flight duty period for the other flight is not longer than the duration of the flight duty period of the flight;

(c) the number of consecutive flight duty periods for the other flight does not exceed the number of consecutive flight duty periods for the flight;

(d) each flight duty period for the other flight starts within 60 minutes of each corresponding flight duty period for the flight;

(e) the other flight is conducted in the same time zone or across the same number of time zones in the same direction as the flight and is conducted by flight crew members who are all acclimatized to the same time zone;

(f) any part of the flight duty period for the other flight that occurs within the flight crew members' window of circadian low does not exceed the duration of the flight duty period for the flight that occurs within the flight crew members' window of circadian low;

(g) the other flight is conducted using aircraft of the same type as that used to conduct the flight;

(h) the other flight is conducted with the same number of flight crew members on board as the flight;

(i) the operating environment of the other flight is similar to the operating environment of the flight;

(j) the hazards and risks associated with the other flight are similar to those of the flight;

b) il contrôle l'efficacité du dossier de sécurité en ce qui a trait à la gestion de la fatigue et de la vigilance des membres d'équipage de conduite conformément à l'article 700.248;

c) il remédie à tout effet défavorable de la dérogation sur les niveaux de fatigue et de vigilance des membres d'équipage de conduite au plus tard soixante jours après la date à laquelle cet effet est constaté dans le cadre du contrôle.

[700.235 à 700.239 réservés]

Exemption pour d'autres vols

700.240 (1) L'exploitant aérien et les membres d'équipage de conduite soustraits, à l'égard d'un vol, à l'application de certaines dispositions en vertu de l'article 700.234 par suite de l'approbation d'un dossier de sécurité sont soustraits à l'application de ces dispositions à l'égard d'un autre vol par suite de la même approbation si les conditions ci-après sont réunies :

a) l'exploitant aérien a envoyé une lettre de confirmation au ministre conformément au paragraphe (2);

b) la durée de la période de service de vol de l'autre vol est égale ou inférieure à celle du vol;

c) le nombre de périodes de service de vol consécutives de l'autre vol est égal ou inférieur au nombre de périodes de service de vol consécutives du vol;

d) l'écart entre le début de chaque période de service de vol de l'autre vol et celui de la période de service de vol correspondante du vol est d'au plus soixante minutes;

e) l'autre vol est effectué dans le même fuseau horaire ou traverse le même nombre de fuseaux horaires dans la même direction que le vol et est effectué par des membres d'équipage de conduite acclimatés au même fuseau horaire;

f) la durée de toute partie de la période de service de vol pour l'autre vol qui a lieu lors de la phase de dépression circadienne des membres d'équipage de conduite n'exécède pas celle de la période de service de vol pour le vol qui a lieu lors de la phase de dépression circadienne des membres d'équipage de conduite;

g) l'autre vol est effectué au moyen d'un aéronef du même type que celui utilisé pour effectuer le vol;

h) l'autre vol compte le même nombre de membres d'équipage de conduite que le vol;

i) l'environnement dans lequel l'autre vol est effectué est semblable à celui du vol;

(k) the duration of each rest period before and after each flight duty period associated with the other flight is not shorter than each rest period associated with the flight;

(l) the time of day of each rest period of the other flight is similar to the time of day of each rest period of the flight; and

(m) the number of consecutive flight duty periods occurring during any part of each flight crew member's window of circadian low for the other flight does not exceed the number of such consecutive flight duty periods for the flight.

(2) The air operator shall provide the Minister a letter of confirmation for the other flight that will be conducted under an exemption referred to in subsection (1) that sets out

(a) a description of the other flight that will be subject to the exemption on the basis of the approved safety case;

(b) the provisions of these Regulations from which the air operator and flight crew members will be exempt in respect of the other flight;

(c) a description of the manner in which the other flight will be conducted results in a variance from the requirements of the provisions referred to in paragraph (b) in respect of the other flight;

(d) a statement that the conditions in paragraphs (1)(a) to (m) are met; and

(e) the date on which the exemption will apply to the other flight for the first time.

(3) An approved safety case in respect of a flight shall not be used for another flight unless

(a) the provisions of these Regulations from which the air operator is exempted are the same for all the flights; and

(b) the manner in which the flights are conducted results in a variance from the requirements of the provisions referred to in paragraph (a) is the same for all the flights.

(4) The exemption referred to in subsection (1) continues to have effect as long as

(a) the air operator maintains the fatigue risk management system in accordance with the applicable conditions of this Division;

j) les dangers et risques associés à l'autre vol sont semblables à ceux associés au vol;

k) la durée des périodes de repos précédant et suivant chaque période de service de vol de l'autre vol est égale ou supérieure à celles des périodes de repos du vol;

l) le moment de la journée pendant lequel est prise chaque période de repos de l'autre vol est semblable à celui pendant lequel est prise chaque période de repos du vol;

m) le nombre de périodes de service de vol consécutives de l'autre vol ayant lieu au cours de toute partie de la phase de dépression circadienne des membres d'équipage de conduite est égal ou inférieur à celui du vol.

(2) L'exploitant aérien envoie une lettre de confirmation au ministre pour l'autre vol qui sera visé par une exemption prévue au paragraphe (1). La lettre comprend :

a) la description de l'autre vol qui sera visé par l'exemption par suite de l'approbation du dossier de sécurité;

b) les dispositions du présent règlement auxquelles l'exploitant aérien et les membres d'équipage de conduite seront soustraits à l'égard de l'autre vol;

c) la description de la manière dont il sera dérogé aux exigences prévues par les dispositions visées à l'alinéa b) dans le cadre de l'autre vol;

d) un énoncé portant que les conditions prévues aux alinéas (1)a) à m) sont satisfaites;

e) la date à laquelle l'exemption commencera à s'appliquer à l'autre vol.

(3) Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser à l'égard d'un autre vol le dossier de sécurité approuvé à l'égard d'un vol à moins que, à la fois :

a) l'exploitant aérien ne soit soustrait à l'application des mêmes dispositions du présent règlement à l'égard de tous les vols;

b) la manière dont il est dérogé aux exigences prévues par les dispositions visées à l'alinéa a) ne soit la même pour tous les vols.

(4) L'exemption prévue au paragraphe (1) demeure en vigueur tant que les conditions ci-après sont réunies :

a) l'exploitant aérien maintient son système de gestion des risques liés à la fatigue et respecte les conditions de la présente section à son égard;

(b) the air operator monitors the effectiveness of the safety case in managing the fatigue and alertness of the flight crew members in accordance with section 700.248; and

(c) the air operator remedies any adverse effects of the variance on the flight crew members' levels of fatigue and alertness no later than 60 days after the date on which the adverse effect is identified in the course of monitoring.

[700.241 to 700.245 reserved]

Non-availability of Exemption

700.246 An air operator who was exempt from the application of provisions in respect of a flight under section 700.200 and who has not validated a safety case in the period set out in paragraph 700.200(3)(b) shall not be exempted from the application of the same provisions and in respect of the same flight for a period of two years after the expiry of that period.

Fatigue Risk Management System — Audit

700.247 The air operator who has implemented a fatigue risk management system in accordance with this Division shall ensure that an audit of its system is conducted, in accordance with the process referred to in subsection 700.219(1),

(a) within 12 months after the day on which the initial audit is completed under subsection 700.231(1);

(b) within 12 months after the day on which the previous audit was completed;

(c) after an incident or accident; and

(d) after a major change in the air operator's activities that could affect the levels of fatigue or alertness of the flight crew members.

Variance — Monitoring of Effects

700.248 (1) The air operator shall monitor, in accordance with the procedures referred to in subsection 700.219(3), the effects of the variance described in the approved safety case on the flight crew members' levels of fatigue and alertness for each period of six months during which the flight that is subject to the exemption referred to in section 700.234 is conducted.

(2) The air operator shall collect data in respect of a representative number of flights conducted over each period

b) il contrôle l'efficacité du dossier de sécurité en ce qui a trait à la gestion de la fatigue et de la vigilance des membres d'équipage de conduite conformément à l'article 700.248;

c) il remédie à tout effet défavorable de la dérogation sur les niveaux de fatigue et de vigilance des membres d'équipage de conduite au plus tard 60 jours après la date à laquelle cet effet est constaté dans le cadre du contrôle.

[700.241 à 700.245 réservés]

Non-disponibilité de l'exemption

700.246 L'exploitant aérien soustrait, à l'égard d'un vol, à l'application de certaines dispositions en vertu de l'article 700.200 qui n'a pas validé de dossier de sécurité dans le délai prévu à l'alinéa 700.200(3)b) ne peut être soustrait à l'application de ces dispositions à l'égard de ce vol pour une période de deux ans après l'expiration de ce délai.

Système de gestion des risques liés à la fatigue — vérification

700.247 L'exploitant aérien qui a mis en œuvre un système de gestion des risques liés à la fatigue conformément à la présente section veille à ce qu'une vérification de ce système soit effectuée conformément au processus visé au paragraphe 700.219(1) aux moments suivants :

a) dans les douze mois qui suivent la date de la vérification initiale complétée en application du paragraphe 700.231(1);

b) dans les douze mois qui suivent la date à laquelle la vérification précédente a été complétée;

c) après un incident ou un accident;

d) après un changement majeur dans les activités de l'exploitant aérien qui pourrait avoir un effet sur les niveaux de fatigue ou de vigilance des membres d'équipage de conduite.

Dérogation — contrôle des effets

700.248 (1) L'exploitant aérien contrôle, conformément à la procédure visée au paragraphe 700.219(3), les effets de la dérogation décrite dans le dossier de sécurité approuvé sur les niveaux de fatigue et de vigilance des membres d'équipage de conduite pour chaque période de six mois pendant laquelle un vol visé par l'exemption prévue à l'article 700.234 est effectué.

(2) L'exploitant aérien recueille des données à l'égard d'un nombre représentatif de vols effectués durant chaque

of six months in accordance with the methodology set out in the approved safety case.

(3) If the monitoring shows that the variance described in the approved safety case has an adverse effect on the flight crew members' levels of fatigue or alertness, the air operator shall develop and take corrective actions to remedy the adverse effect of the variance.

(4) If corrective actions are taken, the air operator shall assess their effectiveness.

(5) If the corrective actions remedy the adverse effect of the variance, the air operator shall modify the safety case to take into account the corrective actions and inform the Minister of the modification within 60 days after it is made.

Fatigue Risk Management System — Review

700.249 (1) The air operator shall conduct a review of its fatigue risk management system, in accordance with the procedures referred to in subsection 700.219(2), at least once every 12 months after the initial audit required by subsection 700.231(1) is conducted.

(2) The review of the fatigue risk management system shall assess

- (a)** the fatigue risk management process;
- (b)** the reliability of the safety performance indicators; and
- (c)** the attainment of the safety objectives.

(3) The air operator shall

- (a)** determine what corrective actions are necessary to remedy any deficiency identified by the review and take those actions;
- (b)** keep a record of any determination made under paragraph (a) and the reason for it; and
- (c)** if the air operator has assigned management functions to another person, provide that person with a copy of the determination.

(4) An air operator shall not assign a duty relating to the quality assurance program for the fatigue risk management system to a person who is responsible for carrying out a task or an activity evaluated by that program unless

- (a)** owing to the size, nature and complexity of the air operator's operations and activities, it is impractical to assign the duty to a person who is not responsible for carrying out the task or activity;

période de six mois conformément à la méthodologie précisée dans son dossier de sécurité approuvé.

(3) Si le contrôle démontre que la dérogation décrite dans le dossier de sécurité approuvé a un effet défavorable sur les niveaux de fatigue ou de vigilance des membres d'équipage de conduite, l'exploitant aérien élabore et prend des mesures correctives pour y remédier.

(4) Si des mesures correctives sont prises, l'exploitant aérien évalue leur efficacité.

(5) Si les mesures correctives remédient à l'effet défavorable de la dérogation, l'exploitant aérien modifie le dossier de sécurité pour tenir compte de ces mesures correctives et informe le ministre de la modification dans les soixante jours qui suivent la date à laquelle elle est apportée.

Système de gestion des risques liés à la fatigue — examen

700.249 (1) L'exploitant aérien effectue, au moins une fois tous les douze mois après la date de la vérification initiale exigée au paragraphe 700.231(1), l'examen de son système de gestion des risques liés à la fatigue conformément à la procédure visée au paragraphe 700.219(2).

(2) L'examen du système de gestion des risques liés à la fatigue porte sur :

- a)** le processus de gestion des risques liés à la fatigue;
- b)** la fiabilité des indicateurs de rendement de sécurité;
- c)** l'atteinte des objectifs de sécurité.

(3) L'exploitant aérien :

- a)** décide des mesures correctives qui s'imposent pour remédier à toute lacune relevée par l'examen et les applique;
- b)** consigne dans un registre les décisions prises en application de l'alinéa a) et les motifs à l'appui de celles-ci;
- c)** fournit à toute personne à qui il a attribué des fonctions de gestion une copie de ces décisions.

(4) Il est interdit à l'exploitant aérien d'attribuer des fonctions relatives au programme d'assurance de la qualité du système de gestion des risques liés à la fatigue à une personne chargée d'exécuter une tâche ou une activité évaluée dans le cadre de ce programme à moins que, à la fois :

- a)** l'ampleur, la nature et la complexité des opérations et des activités de l'exploitant aérien ne rendent difficile l'attribution de fonctions à une personne qui n'est pas chargée d'exécuter cette tâche ou cette activité;

(b) based on a risk analysis, assigning the duty to a person who is responsible for carrying out the task or activity will not result in an increased risk to aviation safety; and

(c) the audit of the fatigue risk management system will not be compromised.

[700.250 to 700.254 reserved]

Training

700.255 (1) The air operator shall ensure that training is provided to its employees every 12 months and covers the subjects set out in section 700.218.

(2) The air operator shall ensure that there is a training record that includes

(a) a description of all the training that each employee has received in accordance with this section; and

(b) evaluation results for each employee who has received training in accordance with this section.

Documentation — Keeping up to Date

700.256 (1) The air operator shall ensure that the fatigue risk management system documentation reflects the procedures and processes that have been established and implemented.

(2) The air operator shall notify the Minister of any changes to the fatigue risk management system within 60 days after the change is made.

Data and Documentation

700.257 (1) The air operator shall collect data in respect of flight crew members on the following:

(a) the fatigue model used to assess the levels of fatigue and alertness of the flight crew members;

(b) records of testing for fatigue and alertness;

(c) the evaluation of the level of fatigue against the baseline level established for comparative analysis.

(2) The air operator shall keep the following documentation:

(a) records and documents created in the course of conducting an audit or a review under this Division; and

b) d'après une analyse du risque, l'attribution de ces fonctions à une personne chargée d'exécuter cette tâche ou cette activité n'entraîne pas un risque accru pour la sécurité aérienne;

c) la vérification du système de gestion des risques liés à la fatigue ne soit pas compromise.

[700.250 à 700.254 réservés]

Formation

700.255 (1) L'exploitant aérien veille à ce que ses employés reçoivent tous les douze mois une formation portant sur les sujets prévus à l'article 700.218.

(2) L'exploitant aérien veille à ce qu'il y ait un dossier de formation qui comprend :

a) la description de toute formation que chaque employé a reçue conformément au présent article;

b) les résultats des évaluations de chaque employé ayant reçu de la formation conformément au présent article.

Documentation — mise à jour

700.256 (1) L'exploitant aérien veille à ce que la documentation sur le système de gestion des risques liés à la fatigue reflète les procédures et les processus qu'il a établis et mis en œuvre.

(2) L'exploitant aérien avise le ministre de toute modification au système de gestion des risques liés à la fatigue dans les 60 jours qui suivent la date à laquelle elle est apportée.

Données et documentation

700.257 (1) L'exploitant aérien recueille des données à l'égard des membres d'équipage de conduite concernant :

a) le modèle de fatigue utilisé pour évaluer les niveaux de fatigue et de vigilance des membres d'équipage de conduite;

b) les dossiers des tests de fatigue et de vigilance;

c) l'évaluation du niveau de fatigue par rapport au niveau de base établi pour l'analyse comparative.

(2) Il conserve la documentation suivante :

a) les registres et documents créés au cours d'une vérification ou d'un examen effectués au titre de la présente section;

(b) any other material created under the fatigue risk management system.

Preservation of Information

700.258 The air operator shall keep the information collected and created under this Division for five years after the day on which the information was collected or created.

Access to Documentation

700.259 The air operator shall make available to the Minister on request any documentation that it is required to collect or create under this Division.

14 Part VII of the Regulations is amended by adding the following before Subpart 3:

Division X — Flight Time, Flight Duty Period Limitations and Rest Periods

Monitoring System

702.91 (1) An air operator shall have a system that monitors the flight time, flight duty periods and rest periods of each of its flight crew members and shall include in its company operations manual the details of that system.

(2) If a person who is assigned by an air operator to act as a flight crew member, or any other person, becomes aware that the assignment would result in the maximum flight time referred to in section 702.92 or the maximum flight duty period referred to in section 702.93 being exceeded, the person shall advise the air operator as soon as possible.

Maximum Flight Time

702.92 (1) Subject to subsection (2), an air operator shall not assign flight time to a flight crew member, and a flight crew member shall not accept such an assignment, if the member's total flight time will, as a result, exceed

- (a)** 1,200 hours in any 365 consecutive days;
- (b)** 300 hours in any 90 consecutive days;
- (c)** 120 hours in any 30 consecutive days or, in the case of a flight crew member on call, 100 hours in any 30 consecutive days;
- (d)** 60 hours in any 7 consecutive days; or

b) tout autre matériel créé dans le cadre du système de gestion des risques liés à la fatigue.

Conservation des renseignements

700.258 L'exploitant aérien conserve les renseignements recueillis et créés au titre de la présente section pendant cinq ans après la date à laquelle ils ont été recueillis ou créés.

Accès à la documentation

700.259 À la demande du ministre, l'exploitant aérien met à la disposition de celui-ci toute documentation qu'il est tenu de recueillir ou de créer sous le régime de la présente section.

14 La partie VII du même règlement est modifiée par adjonction, avant la sous-partie 3, de ce qui suit :

Section X — Limites de temps de vol, de périodes de service de vol et périodes de repos

Système de contrôle

702.91 (1) L'exploitant aérien dispose d'un système pour contrôler le temps de vol, les périodes de service de vol et les périodes de repos de chacun des membres d'équipage de conduite et consigne les détails de ce système dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

(2) Lorsqu'une personne se rend compte que l'exploitant aérien l'a assignée pour agir en qualité de membre d'équipage de conduite au cours d'un vol qui entraînerait le dépassement du temps de vol maximal visé à l'article 702.92 ou de la période maximale de service de vol visée à l'article 702.93, le membre, ou toute autre personne qui a connaissance de ce fait, en informe l'exploitant aérien dès que possible.

Temps de vol maximal

702.92 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner du temps de vol à un membre d'équipage de conduite, et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle assignation, s'il en résulte que le temps de vol total de ce membre dépasse :

- a)** 1 200 heures par période de 365 jours consécutifs;
- b)** 300 heures par période de 90 jours consécutifs;
- c)** 120 heures par période de 30 jours consécutifs ou, dans le cas du membre d'équipage de conduite en disponibilité, 100 heures en 30 jours consécutifs;

(e) if the member conducts single-pilot IFR flights, eight hours in any 24 consecutive hours.

(2) However, an air operator may assign flight time to a flight crew member, and a member may accept such an assignment, even if the member's flight time will, as a result, exceed the flight time referred to in subsection (1) if

(a) the extension of flight time is authorized in the air operator certificate; and

(b) the air operator and the member comply with the *Commercial Air Service Standards*.

(3) Subject to section 702.94, a flight crew member who reaches a flight time limitation established by this section shall not remain on flight duty or be reassigned to flight duty until the member has been provided with the rest period required by section 702.93 or the time free from duty required by section 702.96.

Maximum Flight Duty Period and Rest Periods

702.93 (1) Subject to subsections (3) and (5), an air operator shall not assign a flight duty period to a flight crew member, and a flight crew member shall not accept such an assignment, if the member's flight duty period will, as a result, exceed 14 consecutive hours in any 24 consecutive hours.

(2) Following a flight duty period, an air operator shall provide a flight crew member with the minimum rest period and any additional rest period required by this Subpart.

(3) When a flight duty period includes a rest period, the flight duty period may be extended beyond the maximum flight duty period referred to in subsection (1) by one-half the length of the rest period referred to in paragraph (b), to a maximum of three hours, if the air operator

(a) provides the flight crew member with advance notice of the extension of the flight duty period;

(b) provides the member with a rest period of at least four consecutive hours in suitable accommodation; and

(c) does not interrupt the member's rest period.

(4) An air operator shall extend the rest period that follows the flight duty period referred to in subsection (3) and that is provided before the next flight duty period by

d) 60 heures par période de 7 jours consécutifs;

e) 8 heures par période de 24 heures consécutives, dans le cas du membre qui effectue des vols IFR n'exigeant qu'un seul pilote.

(2) Toutefois, l'exploitant aérien peut assigner du temps de vol à un membre d'équipage de conduite, et un membre d'équipage de conduite peut accepter une telle assignation, même s'il en résulte que le temps de vol du membre dépasse le temps de vol visé au paragraphe (1), si les conditions ci-après sont réunies :

a) la prolongation du temps de vol est autorisée aux termes du certificat d'exploitation aérienne;

b) l'exploitant aérien et le membre satisfont aux *Normes de service aérien commercial*.

(3) Sous réserve de l'article 702.94, le membre d'équipage de conduite qui atteint la limite de temps de vol établie au présent article ne peut demeurer en service de vol ni être réaffecté au service de vol tant qu'il n'a pas bénéficié de la période de repos prévue à l'article 702.93 ou de la période sans service prévue à l'article 702.96.

Période maximale de service de vol et périodes de repos

702.93 (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (5), il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner une période de service de vol à un membre d'équipage de conduite, et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle assignation, s'il en résulte que la période de service de vol du membre dépasse 14 heures consécutives par période de 24 heures consécutives.

(2) À la suite d'une période de service de vol, l'exploitant aérien accorde au membre d'équipage de conduite la période de repos minimale et toute période de repos supplémentaire prévue à la présente sous-partie.

(3) La période de service de vol qui comprend une période de repos peut être prolongée au-delà de la période maximale de service de vol visée au paragraphe (1) d'un nombre d'heures équivalant à la moitié de la période de repos visée à l'alinéa b), jusqu'à concurrence de trois heures, si l'exploitant aérien, à la fois :

a) donne au membre d'équipage de conduite un préavis de la prolongation;

b) accorde au membre une période de repos d'au moins quatre heures consécutives à un poste de repos approprié;

c) n'interrompt pas la période de repos du membre.

(4) L'exploitant aérien prolonge la période de repos qui suit la période de service de vol visée au paragraphe (3) et qu'il accorde avant la prochaine période de service de vol

an amount of time that is at least equal to the length of the extension of the flight duty period.

(5) An air operator may assign a flight duty period to a flight crew member, and a flight crew member may accept such an assignment, even if the flight duty period will, as a result, exceed the maximum flight duty period referred to in subsection (1) if

- (a)** the extension of the flight duty period is authorized in the air operator certificate; and
- (b)** the air operator and the member comply with the *Commercial Air Service Standards*.

Unforeseen Operational Circumstances

702.94 The total flight time referred to in subsection 702.92(1) and the maximum flight duty period referred to in subsection 702.93(1) may be exceeded if

- (a)** the flight is extended as a result of an unforeseen operational circumstance that occurs after the beginning of the flight duty period;
- (b)** the pilot-in-command, after consulting with the other flight crew members, considers it safe to exceed the total flight time and maximum flight duty period; and
- (c)** the air operator and the pilot-in-command comply with the *Commercial Air Service Standards*.

Delayed Reporting Time

702.95 If a flight crew member is notified of a delay in reporting time before leaving a rest facility and the delay is in excess of three hours, the member's flight duty period is considered to have begun three hours after the original reporting time.

Time Free from Duty

702.96 (1) An air operator shall provide each flight crew member with the following time free from duty:

- (a)** at least 24 consecutive hours 13 times within any 90 consecutive days and 3 times within any 30 consecutive days; and
- (b)** when the member is a flight crew member on call, at least 36 consecutive hours within any 7 consecutive days or at least 3 consecutive days within any 17 consecutive days.

d'une durée au moins égale à celle de la prolongation de la période de service de vol.

(5) L'exploitant aérien peut assigner une période de service de vol à un membre d'équipage de conduite, et un membre d'équipage de conduite peut accepter une telle assignation, même s'il en résulte que la période de service de vol du membre dépasse la période maximale de service de vol visée au paragraphe (1) si les conditions ci-après sont réunies :

- a)** la prolongation de la période de service de vol est autorisée aux termes du certificat d'exploitation aérienne;
- b)** l'exploitant aérien et le membre satisfont aux *Normes de service aérien commercial*.

Circonstance opérationnelle imprévue

702.94 Le temps de vol total prévu au paragraphe 702.92(1) et la période maximale de service de vol visée au paragraphe 702.93(1) peuvent être dépassés si les conditions ci-après sont réunies :

- a)** le vol est prolongé à la suite d'une circonstance opérationnelle imprévue qui se produit après le début de la période de service de vol;
- b)** le commandant de bord, après avoir consulté les autres membres d'équipage de conduite, estime que dépasser le temps de vol total et la période maximale de service de vol ne présente aucun danger;
- c)** l'exploitant aérien et le commandant de bord satisfont aux *Normes de service aérien commercial*.

Report de l'heure de présentation au travail

702.95 Lorsque le membre d'équipage de conduite est avisé, avant de quitter le poste de repos, d'un report de plus de trois heures de l'heure de présentation au travail, la période de service de vol du membre est considérée comme ayant commencé trois heures après l'heure de présentation au travail initiale.

Période sans service

702.96 (1) L'exploitant aérien accorde au membre d'équipage de conduite les périodes sans service suivantes :

- a)** au moins 24 heures consécutives 13 fois par période de 90 jours consécutifs et 3 fois par période de 30 jours consécutifs;
- b)** si le membre est un membre d'équipage de conduite en disponibilité, au moins 36 heures consécutives par période de 7 jours consécutifs ou au moins 3 jours consécutifs par période de 17 jours consécutifs.

(2) However, an air operator may provide a flight crew member with time free from duty other than as required by paragraph (1)(a) if

(a) the time free from duty is authorized in the air operator certificate; and

(b) the air operator and the member comply with the *Commercial Air Service Standards*.

(3) An air operator shall notify a flight crew member on call of the start and duration of the member's time free from duty.

Flight Crew Member Positioning

702.97 If a flight crew member is required by an air operator to travel for the purpose of positioning after the completion of a flight duty period, the air operator shall provide the member with an additional rest period that is at least equal to one-half the time spent travelling that is in excess of the member's maximum flight duty period.

Long-range Flights

702.98 (1) A flight duty period during which there is one flight or a series of flights and that ends more than four one-hour time zones from the point of departure, other than a series of flights that is conducted entirely within Northern Domestic Airspace, shall be limited to three flights, in the case of a series of flights, and shall be followed by a rest period that is at least equal to the length of the flight duty period.

(2) If a flight referred to in subsection (1) is a transoceanic flight, the maximum number of flights that may be conducted after the transoceanic flight is one, excluding one unscheduled technical stop that occurs during the flight.

15 Section 703.98 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

(4) An air operator shall have a fatigue management training program for its flight crew members that contains

(a) personal fatigue management strategies relating to

(i) sleep hygiene,

(ii) lifestyle, exercise and diet, and

(iii) the consumption of alcohol and drugs;

(b) the impact of fatigue on aviation safety;

(c) sleep requirements and the science relating to fatigue;

(2) Il peut toutefois lui accorder des périodes sans service autres que celles visées à l'alinéa (1)a) si les conditions ci-après sont réunies :

a) la période est autorisée aux termes du certificat d'exploitation aérienne;

b) l'exploitant aérien et le membre satisfont aux *Normes de service aérien commercial*.

(3) Il informe le membre d'équipage de conduite en disponibilité du début et de la durée de sa période sans service.

Mise en place d'un membre d'équipage de conduite

702.97 Lorsque le membre d'équipage de conduite est tenu par l'exploitant aérien de se déplacer pour la mise en place après avoir terminé sa période de service de vol, l'exploitant aérien lui accorde une période de repos supplémentaire au moins égale à la moitié de l'excédent du temps de déplacement sur la période maximale de service de vol du membre.

Vols à longue distance

702.98 (1) La période de service de vol qui comprend un vol ou une série de vols qui se terminent à un endroit où il y a un décalage de plus de quatre heures entre l'heure locale et l'heure du point de départ, à l'exception de la série de vols effectués uniquement dans l'espace aérien intérieur du Nord, ne comprend pas plus de trois vols, dans le cas d'une série de vols, et est suivie d'une période de repos au moins égale à la période de service de vol.

(2) Lorsqu'un vol visé au paragraphe (1) est un vol transocéanique, seul un vol peut être effectué après celui-ci, sauf si une escale technique non prévue est faite au cours du vol.

15 L'article 703.98 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(4) L'exploitant aérien dispose d'un programme de formation sur la gestion de la fatigue à l'intention de ses membres d'équipage de conduite sur :

a) les stratégies personnelles de gestion de la fatigue ayant trait :

(i) à l'hygiène du sommeil,

(ii) au mode de vie, à l'exercice et au régime alimentaire,

(iii) à la consommation d'alcool et de drogues;

b) l'incidence de la fatigue sur la sécurité aérienne;

- (d)** the causes and consequences of fatigue;
- (e)** how to recognize fatigue in themselves and in others;
- (f)** sleep disorders, their impact on aviation safety and treatment options; and
- (g)** human and organizational factors that may cause fatigue, including
 - (i)** sleep quality and duration,
 - (ii)** the impact of shift work and overtime,
 - (iii)** the circadian rhythm, and
 - (iv)** the effects of changes of time zones.

16 Section 704.115 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

(4) An air operator shall have a fatigue management training program for its flight crew members that contains

- (a)** personal fatigue management strategies relating to
 - (i)** sleep hygiene,
 - (ii)** lifestyle, exercise and diet, and
 - (iii)** the consumption of alcohol and drugs;
- (b)** the impact of fatigue on aviation safety;
- (c)** sleep requirements and the science relating to fatigue;
- (d)** the causes and consequences of fatigue;
- (e)** how to recognize fatigue in themselves and in others;
- (f)** sleep disorders, their impact on aviation safety and treatment options; and
- (g)** human and organizational factors that may cause fatigue, including
 - (i)** sleep quality and duration,
 - (ii)** the impact of shift work and overtime,

- (c)** les exigences en matière de sommeil et les connaissances scientifiques concernant la fatigue;
- (d)** les causes et les conséquences de la fatigue;
- (e)** les manières de reconnaître les signes de la fatigue chez soi-même et chez les autres;
- (f)** les troubles du sommeil, leur incidence sur la sécurité aérienne et les différentes possibilités de traitement;
- (g)** les facteurs humains et organisationnels qui peuvent causer la fatigue, notamment :
 - (i)** la qualité et la durée du sommeil,
 - (ii)** l'incidence du travail par quart et des heures supplémentaires,
 - (iii)** le rythme circadien,
 - (iv)** les effets du changement de fuseau horaire.

16 L'article 704.115 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(4) L'exploitant aérien dispose d'un programme de formation sur la gestion de la fatigue à l'intention de ses membres d'équipage de conduite sur :

- a)** les stratégies personnelles de gestion de la fatigue ayant trait :
 - (i)** à l'hygiène du sommeil,
 - (ii)** au mode de vie, à l'exercice et au régime alimentaire,
 - (iii)** à la consommation d'alcool et de drogues;
- b)** l'incidence de la fatigue sur la sécurité aérienne;
- c)** les exigences en matière de sommeil et les connaissances scientifiques concernant la fatigue;
- d)** les causes et les conséquences de la fatigue;
- e)** les manières de reconnaître les signes de la fatigue chez soi-même et chez les autres;
- f)** les troubles du sommeil, leur incidence sur la sécurité aérienne et les différentes possibilités de traitement;
- g)** les facteurs humains et organisationnels qui peuvent causer la fatigue, notamment :
 - (i)** la qualité et la durée du sommeil,

- (iii) the circadian rhythm, and
- (iv) the effects of changes of time zones.

17 Section 705.124 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

(4) An air operator shall have a fatigue management training program for its flight crew members that contains

- (a)** personal fatigue management strategies relating to
 - (i) sleep hygiene,
 - (ii) lifestyle, exercise and diet, and
 - (iii) the consumption of alcohol and drugs;
- (b)** the impact of fatigue on aviation safety;
- (c)** sleep requirements and the science relating to fatigue;
- (d)** the causes and consequences of fatigue;
- (e)** how to recognize fatigue in themselves and in others;
- (f)** sleep disorders, their impact on aviation safety and treatment options; and
- (g)** human and organizational factors that may cause fatigue, including
 - (i) sleep quality and duration,
 - (ii) the impact of shift work and overtime,
 - (iii) the circadian rhythm, and
 - (iv) the effects of changes of time zones.

18 The Regulations are amended by replacing “flight duty time” with “flight duty period”, with any necessary modifications, in the following provisions:

- (a)** the heading of Division VI of Subpart 4 of Part VI;
- (b)** subsection 604.98(2);
- (c)** the heading before section 604.99;

- (ii) l’incidence du travail par quart et des heures supplémentaires,
- (iii) le rythme circadien,
- (iv) les effets du changement de fuseau horaire.

17 L’article 705.124 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(4) L’exploitant aérien dispose d’un programme de formation sur la gestion de la fatigue à l’intention de ses membres d’équipage de conduite sur :

- a)** les stratégies personnelles de gestion de la fatigue ayant trait :
 - (i) à l’hygiène du sommeil,
 - (ii) au mode de vie, à l’exercice et au régime alimentaire,
 - (iii) à la consommation d’alcool et de drogues;
- b)** l’incidence de la fatigue sur la sécurité aérienne;
- c)** les exigences en matière de sommeil et les connaissances scientifiques concernant la fatigue;
- d)** les causes et les conséquences de la fatigue;
- e)** les manières de reconnaître les signes de la fatigue chez soi-même et chez les autres;
- f)** les troubles du sommeil, leur incidence sur la sécurité aérienne et les différentes possibilités de traitement;
- g)** les facteurs humains et organisationnels qui peuvent causer la fatigue, notamment :
 - (i) la qualité et la durée du sommeil,
 - (ii) l’incidence du travail par quart et des heures supplémentaires,
 - (iii) le rythme circadien,
 - (iv) les effets du changement de fuseau horaire.

18 Dans les passages ci-après du même règlement, « temps de service de vol » est remplacé par « période de service de vol », avec les adaptations nécessaires :

- a)** le titre de la section VI de la sous-partie 4 de la partie VI;
- b)** le paragraphe 604.98(2);

- (d)** the portion of subsection 604.99(1) before paragraph (a) and subparagraph 604.99(1)(b)(i);
- (e)** the heading before section 604.100;
- (f)** the portion of section 604.100 before paragraph (a) and paragraphs 604.100(a) and (c);
- (g)** the heading before section 604.101;
- (h)** the portion of section 604.101 before paragraph (a);
- (i)** the portion of subsection 604.102(1) before paragraph (a) and paragraph 604.102(1)(d);
- (j)** the portion of section 604.103 before paragraph (a);
- (k)** section 604.105;
- (l)** paragraph 604.197(1)I; and
- (m)** the heading of Division III of Part VII.

- c)** l'intertitre précédant l'article 604.99;
- d)** le passage du paragraphe 604.99(1) précédant l'alinéa a) et le sous-alinéa 604.99(1)b)(i);
- e)** l'intertitre précédant l'article 604.100;
- f)** le passage de l'article 604.100 précédant l'alinéa a) et les alinéas 604.100a) et c);
- g)** l'intertitre précédant l'article 604.101;
- h)** le passage de l'article 604.101 précédant l'alinéa a);
- i)** le passage du paragraphe 604.102(1) précédant l'alinéa a) et l'alinéa 604.102(1)d);
- j)** le passage de l'article 604.103 précédant l'alinéa a);
- k)** l'article 604.105;
- l)** l'alinéa 604.197(1)I);
- m)** le titre de la section III de la partie VII.

Transitional Provision

Subparts 3 and 4 of Part VII

19 The references “Subsection 700.14(1)” to “Subsection 700.21(2)” in column I of Part VII of Schedule II to Part I of the *Canadian Aviation Regulations* and the corresponding amounts in column II, and Division III of Part VII of the *Canadian Aviation Regulations*, as they read on the day before the day on which these Regulations come into force continue to apply to an air operator who operates an aircraft under Subpart 3 or 4 of Part VII of the *Canadian Aviation Regulations* and to a flight crew member who operates an aircraft under either of those Subparts until four years after the day on which these Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II.

Coming into Force

20 (1) Subject to subsection (2), these Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

(2) Sections 2, 10 and 13 come into force on the second anniversary of the day on which these Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II.

Disposition transitoire

Sous-parties 3 et 4 de la partie VII

19 Les mentions « Paragraphe 700.14(1) » à « Paragraphe 700.21(2) » qui figurent dans la colonne I de la partie VII de l'annexe II de la partie I du *Règlement de l'aviation canadien* et les montants figurant dans la colonne II en regard de ces mentions, de même que la section III de la partie VII *Règlement de l'aviation canadien*, dans leur version antérieure à l'entrée en vigueur du présent règlement, continuent de s'appliquer à l'exploitant aérien qui exploite un aéronef en vertu des sous-parties 3 ou 4 de la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien* et au membre d'équipage de conduite qui utilise un aéronef en vertu de l'une de ces sous-parties jusqu'au quatrième anniversaire de la publication du présent règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Entrée en vigueur

20 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

(2) Les articles 2, 10, et 13 entrent en vigueur au deuxième anniversaire de la publication du présent règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: Between 2006 and 2015, there were 249 fatalities and 182 serious injuries due to incidents involving Canadian-registered aircraft. While a given incident can be caused by multiple, overlapping factors (e.g. weather, mechanical failure, human error), an international study shows that flight crew member¹ fatigue is a contributing factor in 15 to 20% of aviation accidents. Recognizing this relationship, the International Civil Aviation Organization (ICAO) published Standards and Recommended Practices (SARPs) for fatigue risk management in 2009, and since then, other jurisdictions, including the United States (U.S.), the European Union (EU), Australia and India, have taken steps to strengthen their flight crew fatigue risk management requirements. The previous Canadian regulatory regime did not reflect the current and growing knowledge of fatigue impacts on flight crew performance and did not adequately address the risks posed by fatigue to flight crews and passengers.

Description: The amendments to the *Canadian Aviation Regulations* (CARs) strengthen Canada's flight crew fatigue risk management requirements for air transport services in Canada (excluding private air operators) via enhanced prescriptive regime and an optional, more flexible Fatigue Risk Management System (FRMS) exemption mechanism. The prescriptive regime applies to air operators who are subject to Subparts 703 *Air Taxi Operations*, 704 *Commuter Operations* and 705 *Airline Operations* of the CARs. Medical evaluation (Medevac) flights² will continue to follow the prescriptive regime that was in effect prior to the coming into force of the amendments. The FRMS provisions can be used by air operators who are subject to Subparts 702 *Aerial Work*,³ 703, 704 and 705.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Enjeux : Entre 2006 et 2015, il y a eu 249 morts et 182 blessures graves en raison d'incidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada. Bien qu'un incident puisse être causé par de multiples facteurs qui se chevauchent (par exemple la météo, les défaillances mécaniques, l'erreur humaine), une étude internationale démontre que la fatigue des membres d'équipage de conduite¹ est un facteur dans 15 à 20 % des accidents de transport aérien. Reconnaissant cette relation, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a publié des normes et des pratiques recommandées (SARP) pour la gestion des risques liés à la fatigue en 2009, et depuis, d'autres administrations, notamment les États-Unis (É.-U.), l'Union européenne (UE), l'Australie et l'Inde, ont pris des mesures pour renforcer leurs exigences de gestion des risques liés à la fatigue des membres d'équipage de conduite. Le régime réglementaire canadien précédent ne reflétait pas les connaissances actuelles et croissantes à propos des répercussions de la fatigue sur le rendement des membres d'équipage de conduite, et ne traitait pas adéquatement les risques que représente la fatigue pour les membres d'équipage de conduite et les passagers.

Description : Les modifications apportées au *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) renforcent les exigences en matière de gestion des risques liés à la fatigue des membres d'équipage de conduite pour les services de transport aérien au Canada (à l'exception des exploitants aériens privés) au moyen d'un régime normatif amélioré et d'un mécanisme d'exemption optionnel et plus flexible, le système de gestion des risques liés à la fatigue (SGRF). Le régime normatif s'applique aux exploitants aériens qui sont régis par les sous-parties 703 *Exploitation d'un taxi aérien*, 704 *Exploitation d'un service aérien de navette* et 705 *Exploitation d'une entreprise de transport aérien* du RAC. Les vols d'évacuation médicale² (Medevac) vont continuer à être régis par le régime normatif en vigueur avant l'entrée en vigueur des modifications. Le SGRF peut être utilisé par les exploitants aériens qui sont régis par les

¹ **Flight crew member** means a crew member assigned to act as pilot or flight engineer of an aircraft during flight time.

² **Medical evacuation flight** means a flight carried out for the purpose of facilitating medical assistance and that transports (a) medical personnel; (b) ill or injured persons; (c) human blood products or organs; or (d) medical supplies.

³ **Aerial work** means a commercial air service other than an air transport service or a flight training service (e.g. firefighting or aerial advertising).

¹ **membre d'équipage de conduite** Membre d'équipage chargé d'agir à titre de pilote ou de mécanicien navigant à bord d'un aéronef pendant le temps de vol.

² **vol d'évacuation médicale** Vol visant à faciliter la prestation d'une assistance médicale et transportant une ou plusieurs des personnes ou des choses suivantes : a) des membres du personnel médical; b) des personnes malades ou blessées; c) des produits sanguins humains ou des organes humains; d) des fournitures médicales.

Air operators who are subject to Subpart 705 will have two years after the publication of the amendments in the *Canada Gazette*, Part II, to comply with the new requirements, while air operators subject to Subparts 703 and 704 will have four years. For air operators who are subject to Subpart 702, the optional FRMS provisions come into force two years from the date of publication of the amendments in the *Canada Gazette*, Part II.

Cost-benefit statement: Transport Canada estimates that the amendments will result in a reduction in accidents, with benefits to passengers, flight crew members, air operators, and the Government of Canada valued at approximately \$409.38 million over 20 years. The amendments will also result in unquantified benefits for flight crews, due to an improved quality of life.

The amendments are estimated to result in costs to industry of \$397.32 million over the same period, mainly due to the changes to flight crew scheduling requirements. The costs to the Government of Canada are estimated at \$406,298. Overall, the amendments are expected to result in a monetized net benefit of \$11.65 million; however, given other non-quantified benefits, Transport Canada anticipates that the amendments will result in a significant overall benefit to Canadians.

“One-for-One” Rule and small business lens: The “One-for-One” Rule does not apply to the amendments, as there are no incremental administrative burden costs for business as defined under the “One-for-One” Rule. The small business lens applies and the amendments include several flexibilities that will mitigate potential disproportionate impacts on small businesses, including a four-year phase-in period for smaller Subpart 703 air operators.

Domestic and international coordination and cooperation: The amendments modernize Canada’s fatigue risk management regime with requirements that are consistent with the ICAO SARPs, and generally

sous-parties 702 *Opérations de travail aérien*³, 703, 704 et 705.

Les exploitants aériens qui sont régis par la sous-partie 705 auront deux ans après la publication des modifications dans la Partie II de la *Gazette du Canada* pour se conformer aux nouvelles exigences, alors que les exploitants aériens régis par les sous-parties 703 et 704 auront quatre ans. Pour les exploitants aériens régis par la sous-partie 702, les dispositions du SGRF optionnel entreront en vigueur deux ans après la date de publication des modifications dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Énoncé des coûts et avantages : Transports Canada estime que les modifications entraîneront une réduction du nombre d’accidents, avec des avantages pour les passagers, les membres d’équipage de conduite, les exploitants aériens et le gouvernement du Canada évalué à environ 409,38 millions de dollars sur 20 ans. Les modifications entraîneront aussi des avantages non quantifiés pour les membres d’équipage de conduite en raison de l’amélioration de leur qualité de vie.

Les modifications devraient entraîner des coûts de 397,32 millions de dollars pour l’industrie au cours de la même période, principalement en raison des changements apportés aux exigences d’établissement des horaires de travail des membres d’équipage de conduite. Les coûts pour le gouvernement du Canada sont estimés à 406 298 \$. En général, les modifications devraient entraîner un avantage net monétaire de 11,65 millions de dollars; toutefois, en raison d’autres avantages non quantifiés, Transports Canada prévoit que les modifications entraîneront un important avantage général pour les Canadiens.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : La règle du « un pour un » ne s’applique pas aux modifications, puisqu’il n’y a pas de coûts de fardeau administratif supplémentaire pour l’entreprise, au sens de la règle du « un pour un ». La lentille des petites entreprises s’applique et les modifications comprennent plusieurs flexibilités qui atténueront les répercussions disproportionnées potentielles pour les petites entreprises, y compris une période de mise en œuvre progressive de quatre ans pour les plus petits exploitants aériens régis par la sous-partie 703.

Coordination et coopération à l’échelle nationale et internationale : Les modifications modernisent le régime de gestion des risques liés à la fatigue du Canada avec des exigences qui sont conformes aux SARP de

³ *travail aérien* Service aérien commercial, autre qu’un service de transport aérien ou un service d’entraînement en vol (par exemple la lutte contre les incendies ou les services de publicité aérienne).

aligned with U.S. and EU requirements. Canada-specific requirements were included in collaboration with stakeholders (e.g. air operators and pilots), and to address Canada-specific risks.

l'OACI et sont généralement harmonisées avec les exigences des É.-U. et de l'UE. Les exigences uniques au Canada ont été incluses en collaboration avec les intervenants (par exemple les exploitants aériens et les pilotes) et pour gérer des risques spécifiques au Canada.

Background

It is recognized that fatigue has a significant, detrimental impact on health and behaviour. Fatigue negatively affects memory, concentration, reaction time, decision making, risk perception and emotions⁴ (see Box 1). For flight crews, fatigue can degrade performance and lead to piloting errors that may have major consequences, including aircraft damage or loss, and injury or death. There is evidence that, after 12 hours of work, human performance begins to exponentially degrade (the previous provisions in the CARs allowed a maximum flight duty period [FDP] of up to 14 consecutive hours in a 24-hour period). After flying for an extended period during the night, the impairments a pilot experiences, landing a plane at 5 a.m., are equivalent to having a blood alcohol level of 0.08%,⁵ the legal limit for drivers in Canada.

Investigations of civil aviation accidents have identified flight crew fatigue as a contributing factor in a number of accidents and incidents.

- On February 12, 2009, a Colgan Air aircraft, flight 3407, crashed into a house in Clarence Center, New York, U.S., after experiencing an aerodynamic stall. All 49 people on board were killed, along with one person in the house. The aircraft was destroyed by the force of the impact and a post-crash fire. This disaster brought flight crew member fatigue to the forefront as an international air safety issue. When the accident investigation was complete, the U.S. National Transportation Safety Board (NTSB) stated that “the pilots’ performance was likely impaired because of fatigue.” Although the NTSB confirmed that the extent of their impairment and the degree to which it contributed to performance deficiencies during the flight could not be conclusively determined, tiredness was cited as one of the factors in the crew’s failure to respond quickly and appropriately to the aircraft’s loss of speed.
- The Transportation Safety Board of Canada (TSB), which has only recently started to take fatigue specifically into account during investigations (fatigue was previously grouped under “human factors”), has

Contexte

Il est admis que la fatigue a des répercussions négatives importantes sur la santé et le comportement. La fatigue a des effets défavorables sur la mémoire, la concentration, le temps de réaction, la prise de décisions, la perception des risques et les émotions⁴ (voir la boîte 1). Pour les membres d’équipage de conduite, la fatigue peut diminuer le rendement et entraîner des erreurs de pilotage qui pourraient avoir des conséquences importantes, y compris des dommages aux aéronefs ou l’écrasement de ceux-ci, et des blessures ou la mort. Il est prouvé que, après 12 heures de travail, le rendement humain commence à diminuer de façon exponentielle (le régime normatif précédent permettait des périodes de service de vol [PSV] pouvant aller jusqu’à 14 heures consécutives par période de 24 heures). Après un long vol de nuit, les incapacités que le pilote ressent, lors de l’atterrissage d’un avion à 5 h, sont équivalentes à celles causées par un taux d’alcoolémie de 0,08 %, la limite légale pour les conducteurs au Canada.

Les enquêtes sur les accidents d’aviation civile ont cerné la fatigue des membres d’équipage de conduite comme un facteur qui contribue à bon nombre d’accidents et d’incidents.

- Le 12 février 2009, un aéronef de Colgan Air, vol 3407, s’est écrasé sur une maison à Clarence Center, New York, É.-U., après avoir subi un décrochage aérodynamique. Les 49 personnes à bord ont été tuées, ainsi qu’une personne dans la maison. L’aéronef a été détruit par la force de l’impact et un incendie après l’écrasement. Cette catastrophe a ramené la fatigue des membres d’équipage de conduite en avant-plan en tant que problème de sécurité aérienne internationale. Lorsque l’enquête sur l’accident a été terminée, le National Transportation Safety Board (NTSB) des É.-U. a déclaré que [traduction] « la capacité des pilotes a probablement été altérée en raison de la fatigue. » Même si le NTSB a confirmé que l’ampleur de leur incapacité et la mesure dans laquelle elle a contribué aux lacunes sur le plan du rendement lors du vol ne pouvaient pas être irréfutablement déterminées, la fatigue a été citée comme l’un des facteurs de l’incapacité de l’équipage d’intervenir rapidement et de façon appropriée lors de la perte de vitesse de l’aéronef.

⁴ International Air Transport Association (IATA) FRMS Training Book, Session 3, slide 24 (Why sleep is so important).

⁵ <https://aviationvoice.com/pilot-fatigue-a-matter-threatening-aviation-safety-201706291722/>

⁴ Manuel de formation sur le SGRF de l’Association du transport aérien international (IATA), séance 3, diapo 24 (Pourquoi est-il important de dormir).

⁵ <https://aviationvoice.com/pilot-fatigue-a-matter-threatening-aviation-safety-201706291722/> (en anglais seulement)

nevertheless documented 2 Canadian accidents in the last 10 years, which resulted in injuries or fatalities, in which fatigue has been attributed as a factor: (1) on October 14, 2004, an international cargo aircraft (MK Airlines, flight 1602) crashed while attempting to take off from Halifax International Airport, and seven crew members were killed; and (2) on January 14, 2011, a passenger aircraft (Air Canada, flight 878) dropped 400 feet in altitude over the Atlantic Ocean then rose 800 feet before levelling off at the assigned altitude, resulting in injuries to 16 people. There have been additional incidents and near misses involving Canadian aircraft to which fatigue was a contributing factor.

The effect of fatigue on flight crew members has been well documented and there is growing evidence that flight crew fatigue is prevalent in the aviation industry.

- The TSB notes that “fatigue is pervasive throughout society, and this has important implications for the highly safety-sensitive transportation industry.”
 - In 2017, the Air Line Pilots Association (ALPA) conducted a survey of over 1 906 pilots, in Canada, which found that 56% of pilots reported that sleep occurred on the flight deck on their last pairing, and that one in five pilots reported that sleep on the flight deck was involuntary or unplanned. On average, the surveyed pilots experience fatigue on 36% of their duty days, and report fatigue on only 3% of duty days (and did not work). Furthermore, 82% of pilots believe that pilot fatigue is a major or moderate safety problem, 41% believe the problem of fatigue is getting worse, while just 4% think it is getting better.
 - The U.S. National Sleep Foundation found that 23% of pilots admit that sleepiness has affected their job performance at least once a week compared to 17% of non-transportation workers, and that 20% of pilots admit that they have made serious errors due to sleepiness.⁶
 - A 2003 study⁷ found exponential increases in risk across successive night shifts. “The frequency of incidents on each night was summed across the studies and then expressed relative to that on the first night shift. On average, risk was approximately 6% higher on the second night, 17% higher on the third night and 36% higher on the fourth night.” This risk compounds over successive nights and may result in a significant decrease in performance.
- Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), qui a seulement récemment commencé à tenir spécifiquement compte de la fatigue lors des enquêtes (la fatigue entrant auparavant dans la catégorie des « facteurs humains »), a néanmoins documenté 2 accidents canadiens au cours des 10 dernières années, qui ont entraîné des blessures ou des morts, pour lesquels la fatigue a été considérée comme un facteur : (1) le 14 octobre 2004, un aéronef international de transport de fret (vol 1602 de MK Airlines) s’est écrasé alors qu’il tentait de décoller de l’aéroport international de Halifax et sept membres d’équipage ont été tués; (2) le 14 janvier 2011, un aéronef de passagers (vol 878 d’Air Canada) a brusquement perdu 400 pieds d’altitude au-dessus de l’océan Atlantique, puis s’est élevé de 800 pieds avant de se stabiliser à l’altitude assignée, ce qui a causé des blessures à 16 personnes. Il y a eu d’autres incidents et des incidents évités de justesse mettant en cause des aéronefs canadiens pour lesquels la fatigue a été un facteur.

Les effets de la fatigue sur les membres d’équipage de conduite sont bien documentés et de plus en plus de preuves indiquent que la fatigue des membres d’équipage de conduite est courante dans l’industrie du transport aérien.

- Le BST indique que « la fatigue est omniprésente dans notre société, et cela a des conséquences importantes pour l’industrie des transports où la sécurité est si essentielle ».
- En 2017, la Air Line Pilots Association (ALPA) a effectué un sondage auprès de 1 906 pilotes, au Canada, dont les résultats ont révélé que 56 % des pilotes ont rapporté des épisodes de sommeil dans le poste de pilotage lors de leur dernier appariement, et qu’un pilote sur cinq a rapporté que les épisodes de sommeil dans le poste de pilotage étaient involontaires ou non planifiés. En moyenne, les pilotes sondés ont éprouvé de la fatigue lors de 36 % de leurs jours de service et n’ont rapporté de la fatigue que pour 3 % de leurs jours de service (et qu’ils n’ont pas travaillé). De plus, 82 % des pilotes croient que la fatigue des pilotes est un problème de sécurité important ou modéré, 41 % croient que le problème de fatigue s’aggrave, alors que seulement 4 % croient qu’il s’améliore.
- La National Sleep Foundation des É.-U. a découvert que 23 % des pilotes admettent que la somnolence a eu une influence sur leur rendement au travail au moins une fois par semaine comparativement à 17 % des travailleurs qui ne sont pas dans le domaine des transports, et que 20 % des pilotes admettent qu’ils ont commis de graves erreurs en raison de leur somnolence⁶.

⁶ 2012 Sleep in America® Poll — Planes, Trains, Automobiles and Sleep: Summary of Findings (<https://sleepfoundation.org/sites/default/files/2012%20Sleep%20in%20America%20Poll-%20Summary%20of%20Findings.pdf>).

⁷ Folkard S, Tucker P, “Shift work, safety and productivity,” *Occupational Medicine* Vol. 53, No. 2 (February 1, 2003): 95–101.

⁶ 2012 Sleep in America® Poll — Planes, Trains, Automobiles and Sleep: Summary of Findings (<https://sleepfoundation.org/sites/default/files/2012%20Sleep%20in%20America%20Poll-%20Summary%20of%20Findings.pdf>) [en anglais seulement].

- A 2003 study⁸ found that a disproportionate share of accidents, in the U.S., occurred when flight crews had accumulated 13 or more hours on duty. Five percent of accidents occurred after 13 or more hours on duty which only accounted for 1% of pilot duty hours.
- Une étude⁷ en 2003 a découvert des augmentations exponentielles du risque en raison de quarts de nuit successifs. [Traduction] « La fréquence des incidents survenus chaque nuit a été additionnée pour toutes les études et a ensuite été exprimée par rapport à celle des incidents survenus lors du premier quart de nuit. En moyenne, quand on les compare à la première nuit, le risque est supérieur d'environ 6 % la deuxième nuit, de 17 % la troisième nuit et de 36 % la quatrième nuit. » Ce risque s'accumule au cours des nuits successives et pourrait avoir pour résultat une diminution importante du rendement.
- En 2003, une étude⁸ a démontré qu'une part disproportionnée des accidents, aux É.-U., a eu lieu lorsque les membres d'équipage de conduite avaient accumulé au moins 13 heures de service. Cinq pour cent des accidents ont eu lieu après au moins 13 heures de service ce qui ne représentait que 1 % des heures de service des pilotes.

Box 1: Scientific Principles of Fatigue

World-renowned sleep scientist, Dr. Philippa Gander,⁹ summarizes the four principles of fatigue management science as follows:

Scientific Principle 1: Getting enough sleep (both quantity and quality) on a regular basis is essential for restoring the brain and body.

- Even partial sleep deprivation can lead to serious consequences.
- Most people need between 6 and 10 hours of sleep.
- The average adult requires eight hours.
- Regularly sleeping less than six hours can reduce performance.

Scientific Principle 2: Reducing the amount or the quality of sleep, even for a single night, decreases the ability to function and increases sleepiness the next day.

- Hours of continuous wakefulness is another factor related to fatigue.
- The longer you go without sleep, the worse your alertness and performance become.
- Sleep is the only way to restore alertness.

Boîte 1 : Principes scientifiques de la fatigue

La chercheuse sur le sommeil de renommée mondiale, Dr Philippa Gander⁹, résume les quatre principes de la science de la gestion de la fatigue comme suit :

Principe scientifique 1 : Dormir suffisamment (sur le plan de la quantité et de la qualité) de façon régulière est essentiel pour remettre en état le cerveau et le corps.

- Même un manque de sommeil partiel peut avoir de graves conséquences.
- La plupart des gens ont besoin de 6 à 10 heures de sommeil.
- L'adulte moyen a besoin de huit heures de sommeil.
- Le fait de dormir régulièrement moins de six heures peut réduire le rendement.

Principe scientifique 2 : Réduire la quantité ou la qualité du sommeil, même pour une seule nuit, diminue la capacité de fonctionner et augmente la somnolence le jour suivant.

- Les heures d'éveil continu sont un autre facteur de la fatigue.
- Plus vous passez de temps sans dormir, plus votre vigilance et votre rendement se dégradent.
- Le sommeil est la seule façon de rétablir la vigilance.

⁸ Goode J.H. "Are pilots at risk of accidents due to fatigue?" *Journal of Safety Research*, Vol. 34, No. 3 (2003): 309–313.

⁹ https://www.icao.int/Meetings/fmas/Documents/Presentations/Philippa%20Gander_Scientific%20Principles.pdf

⁷ Folkard S, Tucker P, « Shift work, safety and productivity », *Occupational Medicine*, vol. 53, n° 2, (1^{er} février 2003), p. 95–101 (en anglais seulement).

⁸ Goode J.H., « Are pilots at risk of accidents due to fatigue? » *Journal of Safety Research*, vol. 34, n° 3, (2003), p. 309–313 (en anglais seulement).

⁹ https://www.icao.int/Meetings/fmas/Documents/Presentations/Philippa%20Gander_Scientific%20Principles.pdf (en anglais seulement).

Scientific Principle 3: The circadian body clock affects the timing and quality of sleep and produces daily highs and lows in performance on various tasks.

- Humans are hard-wired to experience two periods of physiological sleepiness each day: during the middle of the night (defined as the period that begins at 2:00 a.m. and ends at 5:59 a.m. the Window of Circadian Low [WOCL]¹⁰) and during the middle of the afternoon (i.e. nap window).

Scientific Principle 4: Workload can contribute to an individual's level of fatigue. Low workload may unmask physiological sleepiness while high workload may exceed the capacity of a fatigued individual.

- The nature and amount of work to be done (including time on task, task difficulty and complexity, and work intensity).
- Time constraints (including whether timing is driven by task demands, external factors, or by the individual).
- Factors relating to the performance capacity of an individual (e.g. experience, skill level, effort, sleep history, and circadian phase).

An international consensus to combat flight crew fatigue

ICAO defines fatigue as a physiological state of reduced mental or physical performance capability resulting from sleep loss or extended wakefulness, circadian phase, or workload (mental and/or physical activity) that can impair a flight crew member's alertness and ability to safely operate an aircraft or perform safety-related duties. ICAO further identifies fatigue as a major human-factor safety hazard because it affects most aspects of a flight crew member's ability to perform their duties.

Subsequent to the Colgan Air accident, ICAO amended the SARPs associated with Annex 6 (Operation of an Aircraft)¹¹ of the Convention on International Civil Aviation, Part I (International Commercial Air Transport — Aeroplanes, chapter 4, section 10) in 2009, to include a

¹⁰ **Window of circadian low** means the period that begins at 2 a.m. and ends at 5:59 a.m. at the location where a flight crew member is acclimatized.

¹¹ https://www.icao.int/safety/fatiguemanagement/Fatigue%20Management%20Docs/FM_Annex%206%20Pt1.pdf

Principe scientifique 3 : L'horloge biologique affecte le moment et la qualité du sommeil et produit des hauts et des bas quotidiens pour le rendement dans diverses tâches.

- Les humains sont programmés pour avoir deux périodes de somnolence physiologique quotidiennes : au milieu de la nuit (défini comme la période qui commence à 2 h et qui se termine à 5 h 59 – la phase de dépression circadienne¹⁰) et au milieu de l'après-midi (c'est-à-dire la sieste).

Principe scientifique 4 : La charge de travail peut contribuer au niveau de fatigue d'une personne. Une charge de travail faible peut révéler une somnolence physiologique alors qu'une charge de travail importante pourrait excéder la capacité d'une personne fatiguée.

- La nature et la quantité de travail à effectuer (notamment le temps à passer sur une tâche, la difficulté et la complexité de la tâche et l'intensité du travail).
- Les contraintes de temps (y compris de savoir si le temps alloué au travail est dicté par les tâches, des facteurs externes ou la personne elle-même).
- Les facteurs ayant trait à la capacité de rendement d'une personne (par exemple l'expérience, le niveau de compétence, l'effort, l'historique de sommeil et le rythme circadien).

Un consensus international pour combattre la fatigue chez les membres d'équipage de conduite

L'OACI définit la fatigue comme un état physiologique qui se caractérise par une diminution des capacités mentales ou physiques due à un manque de sommeil, à une période d'éveil prolongée, au rythme circadien ou à la charge de travail (physique ou mental), susceptible d'affaiblir la vigilance d'un membre d'équipage de conduite et sa capacité à utiliser un aéronef en toute sécurité ou à s'acquitter de fonctions liées à la sécurité. L'OACI définit aussi la fatigue comme un facteur humain qui constitue un grave danger pour la sécurité, car il a une incidence sur la plupart des aspects liés à la capacité des membres d'équipage de conduite à s'acquitter de leurs tâches.

À la suite de l'accident de Colgan Air, l'OACI a modifié les SARP associées à l'annexe 6 (Exploitation technique des aéronefs)¹¹ de la Convention relative à l'aviation civile internationale, partie I (Aviation de transport commercial international — Avions, chapitre 4, section 10) en 2009,

¹⁰ **phase de dépression circadienne** Période commençant à 2 h et se terminant à 5 h 59 à l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté.

¹¹ [https://www.icao.int/safety/fatiguemanagement/Fatigue%20Management%20Docs/Amendment%2035%20for%20FRMS%20SARPS%20\(fr\).pdf](https://www.icao.int/safety/fatiguemanagement/Fatigue%20Management%20Docs/Amendment%2035%20for%20FRMS%20SARPS%20(fr).pdf)

series of standards for fatigue management requirements. The standards include

- a requirement that member states establish regulatory requirements for flight time,¹² FDPs, duty periods and rest periods¹³ limitations based on scientific principles and knowledge (see Box 1) to enable flight crew members to perform at an adequate level of alertness; and
- a requirement that member states consider scientific principles which include the effects of working at different times of the day (i.e. circadian body clock); factors such as sleep hygiene (habits and practices necessary to sleep well, e.g. avoiding stimulants close to bedtime) and sleep quality; and the effects of cumulative fatigue due to workload or operational context.

ICAO further updated the SARPs in 2011 to require state members to establish performance-based FRMS regulations as an alternative to prescriptive provisions respecting fatigue for those air operators authorized to use an FRMS. Using an FRMS allows air operators certain flexibility to be exempted from the prescriptive regime while ensuring that the level of fatigue and alertness of flight crew members is at least equivalent to the prescriptive regime.

On January 4, 2012, the U.S. Federal Aviation Administration (U.S. FAA) issued a final rule, which came into force on January 4, 2014, that modernized the U.S. FAA's existing flight, duty and rest regulations to address the risk that fatigue poses to passenger operations¹⁴ (a comparison of the amendments, and U.S. and EU requirements is provided in the Regulatory cooperation section below).

The European Aviation Safety Agency (EASA) amended the EU regulations governing flight and duty time limitations in 2014, and the amendments were implemented on

pour inclure une série de normes pour les exigences de gestion de la fatigue. Les normes comprennent ce qui suit :

- une exigence pour les États membres d'établir des exigences réglementaires pour les limites applicables aux temps de vol¹², aux PSV, aux périodes de service et aux périodes de repos¹³ fondées sur des principes et des connaissances scientifiques (voir la boîte 1) pour permettre aux membres d'équipage de conduite de s'acquitter de leurs fonctions avec un niveau de vigilance satisfaisant;
- une exigence pour les États membres de prendre en considération les principes scientifiques qui comprennent les effets du travail à différentes heures de la journée (c'est-à-dire l'horloge biologique); les facteurs comme l'hygiène du sommeil (habitudes et pratiques nécessaires pour bien dormir; par exemple éviter les stimulants à l'approche de l'heure du coucher) et la qualité du sommeil; les effets de la fatigue cumulative en raison de la charge de travail ou du contexte opérationnel.

L'OACI a aussi mis à jour les SARP en 2011 pour obliger les États membres à élaborer une réglementation visant un SGRF axé sur le rendement comme solution de rechange au régime normatif relatif à la fatigue pour les exploitants aériens qui sont autorisés à utiliser un SGRF. L'utilisation d'un SGRF permet aux exploitants aériens d'avoir une certaine marge de manœuvre pour être exemptés du régime normatif tout en s'assurant que les niveaux de fatigue et de vigilance des membres d'équipage de conduite sont au moins équivalents aux exigences du régime normatif.

Le 4 janvier 2012, la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U. a publié une règle finale, qui est entrée en vigueur le 4 janvier 2014, qui modernisait le règlement existant sur les vols, le service et le repos de la FAA pour gérer le risque que représente la fatigue pour le transport des passagers¹⁴ (une comparaison des modifications et des exigences des É.-U. et de l'UE est fournie dans la section sur la coopération réglementaire ci-après).

L'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) a modifié la réglementation de l'UE gouvernant les limites de temps de vol et de service en 2014, et les modifications

¹² **Flight time** means the time from the moment an aircraft first moves under its own power for the purpose of taking off until the moment it comes to rest at the end of the flight.

¹³ **Rest period** means the continuous period during which a flight crew member is off duty, excluding the travel time to or from suitable accommodation provided by a private operator or an air operator.

¹⁴ The final rule was published in the Federal Register as Flight Crew Member Duty and Rest Requirements (77 FR 330-403) under parts 117, 119 and 121, title 14 of the *Code of Federal Regulations* and became effective on January 4, 2014.

¹² **temps de vol** Le temps calculé à partir du moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.

¹³ **période de repos** Période continue au cours de laquelle le membre d'équipage de conduite n'est pas en service, à l'exclusion du temps de déplacement à partir ou à destination d'un poste de repos approprié fourni par l'exploitant privé ou l'exploitant aérien.

¹⁴ La règle finale a été publiée dans le *Federal Register* sous le titre *Flight Crew Member Duty and Rest Requirements* (Exigences relatives au service et au repos des membres d'équipage de conduite) [77 FR 330-403] dans les parties 117, 119 et 121 du titre 14 du *Code of Federal Regulations* et est entrée en vigueur le 4 janvier 2014.

February 18, 2016. It includes FRMS and flight time specification schemes that allow air operators to deviate slightly from required flight and duty time limitations in certain circumstances.

Many other civil aviation authorities, including those of Australia and India, have enacted new regulations that meet the ICAO SARPs.

Previous Canadian regulatory requirements and gaps

The previous Canadian regulatory regime for flight duty time was established in the 1970s, with adjustments in 1996. The regime was based on a basic model of managing flight crew fatigue: limiting daily hours of work, providing regular time off, and limiting the number of flight hours per week, month and year. The previous regime

- allowed pilots to work up to 14 hours in certain situations, beginning at any time of day;
- required that only eight hours be provided for sleep;
- did not account for the incremental fatigue associated with workload (multiple takeoffs and landings);
- took into consideration overall flight time during the year, but not additional duties, such as passenger/cargo loading and unloading, which can result in significant additional workload; and
- did not reflect the impact, on fatigue, associated with the time of day, sleep hygiene, sleep quality, and how to mitigate the effects of cumulative fatigue.

Issues

Flight crew fatigue is widely recognized as a risk to the safety of air transportation. Flying (piloting) is a highly psychomotor and cognitively demanding job. Pilots, who are responsible for the safe operation of an aircraft, face long workdays, often during night time or early morning hours. Working multiple long duty days consecutively without adequate rest and recovery will degrade human performance over time. Because flight crew members must sometimes rest or sleep away from home, conditions for rest and sleep quality may not be conducive to restorative sleep.

s'appliquent depuis le 18 février 2016. Elles comprennent des régimes de spécification du SGRF et du temps de vol qui permettent aux exploitants aériens de s'écarter légèrement des limites de temps de vol et de service requises dans certaines circonstances.

Bon nombre d'autres autorités de l'aviation civile, y compris celles de l'Australie et de l'Inde, ont adopté de nouveaux règlements qui respectent les SARP de l'OACI.

Exigences et lacunes réglementaires précédentes du Canada

Le régime normatif canadien précédent pour le temps de service de vol a été établi dans les années 1970 et a été modifié en 1996. Ce régime était basé sur un modèle de base de gestion de la fatigue de l'équipage de conduite : limiter les heures de travail quotidiennes, offrir des périodes de repos régulières et limiter le nombre d'heures de vol par semaine, par mois et par année. Le régime précédent :

- permettait aux pilotes de travailler jusqu'à 14 heures dans certaines situations, en commençant à n'importe quelle heure de la journée;
- exigeait que seulement huit heures soient offertes pour le sommeil;
- ne tenait pas compte de la fatigue supplémentaire associée à la charge de travail (décollages et atterrissages multiples);
- tenait compte du temps de vol global au cours de l'année, mais pas des tâches supplémentaires, comme le chargement et le déchargement des passagers et du fret, ce qui pouvait entraîner une importante charge de travail supplémentaire;
- ne reflétait pas les répercussions, sur la fatigue, associées à l'heure de la journée, à l'hygiène de sommeil, à la qualité du sommeil et la façon d'atténuer les effets de la fatigue cumulative.

Enjeux

La fatigue des membres d'équipage de conduite est largement reconnue comme un risque pour la sécurité du transport aérien. Le pilotage est un travail très exigeant sur le plan psychomoteur et cognitif. Les pilotes, qui sont responsables de l'exploitation sécuritaire d'un aéronef, font face à de longues journées de travail, souvent au cours de la nuit ou très tôt le matin. Le fait de travailler pendant de multiples longues journées de service consécutives sans repos ni récupération suffisants diminuera le rendement humain au fil du temps. Comme les membres d'équipage de conduite doivent parfois se reposer ou dormir ailleurs que chez eux, les conditions liées à la qualité de repos et de sommeil peuvent ne pas être idéales pour un sommeil réparateur.

Between 2006 and 2015, there were 249 fatalities and 182 serious injuries due to incidents involving Canadian-registered aircraft, including 155 fatalities (62.2% of all fatalities) and 105 serious injuries (57.7%) due to incidents involving Subpart 703 air operators. A given incident can be caused by multiple, overlapping factors (e.g. weather, mechanical failure, human error) and, although it can be difficult to attribute a given past incident in Canada to fatigue, an international study shows that flight crew fatigue is a contributing factor in 15 to 20% of aviation accidents.

Recognizing this relationship, ICAO published SARPs for fatigue risk management in 2009, and since then, other jurisdictions, including the U.S., the EU, Australia and India, have taken steps to strengthen their flight crew fatigue risk management requirements. The previous Canadian regulatory regime, originally established in the 1970s, did not reflect the current and growing knowledge of fatigue impacts on flight crew performance, and did not adequately address the risks posed by fatigue to flight crews, passengers and Canadians.

Objectives

The objectives of the *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, VI and VII – Flight Crew Member Hours of Work and Rest Periods)* [the “amendments”] are to

- enhance safety within flight operations by improving the human performance of flight crew members, by reducing their levels of fatigue;
- update the CARs based on ICAO SARP¹⁵ relating to flight duty limitations and rest periods, based on scientific principles and knowledge, and allow for the use of FRMS; and
- reduce existing gaps with respect to maximum flight duty and rest time, and ensure better alignment with other jurisdictions such as the U.S. and the EU.

Description

Applicability

The amendments will modify Canada’s prescriptive fatigue management requirements and introduce FRMS provisions to allow exemptions from the prescriptive regime for air transport services in Canada (see Table 1).

¹⁵ Which the ICAO Council adopted at the fifth meeting of its 186th Session on March 2, 2009.

Entre 2006 et 2015, il y a eu 249 morts et 182 blessures graves en raison d’incidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada, y compris 155 morts (62,2 % de tous les morts) et 105 blessures graves (57,7 %) en raison d’incidents mettant en cause des exploitants aériens régis par la sous-partie 703. Un incident peut être causé par de multiples facteurs qui se chevauchent (par exemple la météo, les défaillances mécaniques, l’erreur humaine) et, même s’il peut être difficile d’attribuer la raison d’un incident qui s’est produit par le passé au Canada à la fatigue, une étude internationale démontre que la fatigue des membres d’équipage de conduite est un facteur dans 15 à 20 % des accidents de transport aérien.

Reconnaissant cette relation, l’OACI a publié des SARP pour la gestion des risques liés à la fatigue en 2009, et depuis, d’autres administrations, notamment les États-Unis, l’Union européenne, l’Australie et l’Inde, ont pris des mesures pour renforcer leurs exigences en matière de gestion des risques liés à la fatigue des membres d’équipage de conduite. Le régime réglementaire canadien précédent, établi à l’origine dans les années 1970, ne reflétait pas les connaissances actuelles et croissantes des répercussions de la fatigue sur le rendement des membres d’équipage de conduite, et ne traitait pas adéquatement les risques que représente la fatigue pour les membres d’équipage de conduite, les passagers et les Canadiens.

Objectifs

Les objectifs du *Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (parties I, VI et VII – heures de travail des membres d’équipage de conduite et périodes de repos)* [les « modifications »] sont les suivants :

- Améliorer la sécurité au sein des opérations aériennes en améliorant le rendement humain des membres d’équipage de conduite, en réduisant leurs niveaux de fatigue;
- Mettre à jour le RAC en fonction des SARP¹⁵ de l’OACI ayant trait aux limites de PSV et aux périodes de repos, en fonction des principes scientifiques et des connaissances, et permettre l’utilisation du SGRF;
- Réduire les écarts existants en ce qui a trait à la période maximale de service de vol et à la période de repos maximale, et garantir une meilleure harmonisation avec d’autres administrations, comme les É.-U. et l’UE.

Description

Applicabilité

Les modifications modifieront les exigences normatives canadiennes de gestion de fatigue et ajouteront les dispositions du SGRF pour permettre les exemptions du régime normatif pour les services de transport aérien au Canada

¹⁵ Que le conseil de l’OACI a adoptées lors de la cinquième réunion de sa 186^e séance le 2 mars 2009.

The prescriptive regime will apply to air operators who are subject to Subparts 703 *Air Taxi Operations*, 704 *Commuter Operations*, and 705 *Airline Operations* of the CARs. Medevac flights will continue to follow the prescriptive regime that was in effect prior to the coming into force of the amendments. However, the FRMS provisions can be used by air operators who are subject to Subparts 702, 703, 704 and 705 of the CARs, including air operators who conduct Medevac flights.

Table 1: Applicability of the amendments to Subparts 702, 703, 704 and 705 of the CARs

	Prescriptive regime	FRMS
Subpart 702	Not applicable (N/A) [previous requirements continue to apply]	Optional
Subpart 703	Applicable	Optional
Subpart 704	Applicable	Optional
Subpart 705	Applicable	Optional
Medevac Flights	N/A (previous requirements continue to apply)	Optional

1. Maximum flight time

Flight time means the time from the moment an aircraft first moves under its own power for the purpose of taking off until the moment it comes to rest at the end of a flight. The amendments reduce the maximum annual flight time limit from 1 200 to 1 000 hours in any consecutive 365 days.

2. Maximum flight duty period

FDP means the period that begins when the earliest of the following events occurs and ends at engines off or rotors stopped at the end of a flight:

- (a) the flight crew member carries out any duties assigned by the private operator or the air operator or delegated by the Minister before reporting for a flight;
- (b) the member reports for a flight or, if there is more than one flight during the flight duty period, reports for the first flight;
- (c) the member reports for positioning;¹⁶ and

¹⁶ **Positioning** means the transfer of a flight crew member from one location to another, at the request of the air operator, but does not include travel to or from suitable accommodation or the member's lodging.

(voir le tableau 1). Le régime normatif s'appliquera aux exploitants aériens qui sont régis par les sous-parties 703 *Exploitation d'un taxi aérien*, 704 *Exploitation d'un service aérien de navette* et 705 *Exploitation d'une entreprise de transport aérien* du RAC. Les vols d'évacuation médicale (Medevac) vont continuer à être régis par le régime normatif en vigueur avant l'entrée en vigueur des modifications. Toutefois, les exploitants aériens qui sont régis par les sous-parties 702, 703, 704 et 705 du RAC, y compris ceux qui exploitent des vols Medevac, pourront se prévaloir des dispositions du SGRF.

Tableau 1 : Applicabilité des modifications apportées aux sous-parties 702, 703, 704 et 705 du RAC

	Régime normatif	SGRF
Sous-partie 702	Sans objet (S. O.) [les exigences précédentes continuent de s'appliquer]	Optionnel
Sous-partie 703	Modifications applicables	Optionnel
Sous-partie 704	Modifications applicables	Optionnel
Sous-partie 705	Modifications applicables	Optionnel
Vols Medevac	S. O. (les exigences précédentes continuent de s'appliquer)	Optionnel

1. Temps de vol maximal

Le « temps de vol » s'entend du temps calculé à partir du moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol. Les modifications réduisent le temps de vol maximal annuel de 1 200 heures à 1 000 heures par période de 365 jours consécutifs.

2. Période maximale de service de vol

La « période de service de vol » s'entend de la période qui commence lorsque survient la première des éventualités ci-après et qui se termine à l'arrêt des moteurs ou des hélices à la fin d'un vol :

- a) le membre d'équipage de conduite effectue toute fonction assignée par l'exploitant privé ou l'exploitant aérien ou déléguée par le ministre avant de se présenter au travail pour un vol;
- b) le membre d'équipage de conduite se présente au travail pour un vol ou, si la période de service de vol comprend plus d'un vol, pour le premier vol;

(d) the member reports as a flight crew member on standby.¹⁷

The amendments introduce a range of daily FDPs that vary depending on three factors: the average flight duration, the number of flights and the start time of the FDP. The FDPs are shown in Table 2, and a given FDP is calculated as follows:

1. In Table 2 — Part A, determine the average flight duration for all flights in a day, and identify the appropriate row (A, B or C) in column 1;
2. In the appropriate row (A, B or C), identify the column (2, 3 or 4) that contains the correct number of flights (e.g. with an average flight duration of 25 minutes, and 13 flights in a day, column 3 would be identified);
3. Flights operating under day visual flight rules (VFR) will use column 2 to determine the maximum FDP — the number of flights flown and the duration of these flights will not be considered;
4. In Table 2 — Part B, determine the FDP start time, and identify the appropriate row in column 6;
5. In the appropriate row, find the intersection with the column identified in step 2 above (e.g. with an FDP start time of 9 a.m., a flight crew member would have an FDP limit of 12 hours — with an FDP start time of 1 a.m., the FDP limit would be 9 hours); and
6. FDPs can be extended if there are in-flight rest facilities and additional flight crew members (see section 6 below: *FDP extensions — In-flight rest and augmented flight crew*).

c) le membre d'équipage de conduite se présente pour la mise en place¹⁶;

d) le membre d'équipage de conduite se présente à titre de membre d'équipage de conduite en attente¹⁷.

Les modifications instaurent diverses PSV quotidiennes qui varient en fonction de trois facteurs : la durée moyenne de vol, le nombre de vols et le début de la PSV. Les PSV, qui sont indiquées dans le tableau 2, sont calculées comme suit :

1. Dans la partie A du tableau 2, déterminez la durée moyenne de vol de tous les vols de la journée et sélectionnez la rangée appropriée (A, B ou C) dans la colonne 1;
2. Dans la rangée appropriée (A, B ou C), sélectionnez la colonne (2, 3 ou 4) qui indique le nombre de vols (par exemple si la durée moyenne de vol est de 25 minutes, et que 13 vols sont effectués durant la journée, vous devez alors sélectionner la colonne 3);
3. Pour les vols exploités selon les règles de vol à vue de jour (VFR), sélectionnez la colonne 2 pour déterminer la période maximale de service de vol (le nombre de vols effectués et la durée de ces vols ne seront pas pris en considération);
4. Dans la partie B du tableau 2, déterminez le début de la PSV et sélectionnez la rangée appropriée dans la colonne 6;
5. Dans la rangée appropriée, déterminez le point de croisement avec la colonne sélectionnée à l'étape 2 susmentionnée (par exemple si le début de la PSV est 9 h, la PSV sera limitée à 12 heures pour le membre d'équipage de conduite; si le début de la PSV est 1 h, la PSV sera limitée à 9 heures);
6. Les PSV peuvent être prolongées si l'exploitant prévoit des postes de repos en vol et affecte à un vol un nombre additionnel de membres d'équipage de conduite (voir l'article 6 ci-dessous intitulé *Prolongation de la PSV — repos en vol et équipage de conduite renforcé*).

¹⁷ **Flight crew member on standby** means a flight crew member who has been designated by an air operator to remain at a specified location in order to be available to report for flight duty on notice of one hour or less.

¹⁶ **mise en place** Transfert, effectué à la demande de l'exploitant aérien, d'un membre d'équipage de conduite d'un endroit à un autre, à l'exclusion du déplacement à partir ou à destination d'un poste de repos approprié ou du lieu d'hébergement du membre.

¹⁷ **membre d'équipage de conduite en attente** Membre d'équipage de conduite que l'exploitant aérien ou l'exploitant privé a désigné pour demeurer à un endroit précis et ainsi être disponible pour se présenter au travail pour le service de vol à une heure ou moins de préavis.

Table 2: Maximum daily FDP calculation

Table 2 – Part A				
Average Flight Duration		Number of Flights		
Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	
Row A – 50 minutes or more	1–4	5–6	7+	
Row B – 30 minutes or more, but less than 50 minutes	1–7	8–11	12+	
Row C – less than 30 minutes	1–11	12–17	18+	
Table 2 – Part B				
Item	Start of FDP	Maximum FDP (hours)		
Column 5	Column 6	Column 2	Column 3	Column 4
1	24:00–03:59	9	9	9
2	04:00–04:59	10	9	9
3	05:00–05:59	11	10	9
4	06:00–06:59	12	11	10
5	07:00–12:59	13	12	11
6	13:00–16:59	12.5	11.5	10.5
7	17:00–21:59	12	11	10
8	22:00–22:59	11	10	9
9	23:00–23:59	10	9	9

3. *Maximum number of hours of work and time free from duty*

The amendments introduce a new concept of maximum hours of work to address cumulative fatigue due to flight time and other duties (section 700.29 of the amendments). The yearly maximum number of hours of work limit was calculated based on the *Canada Labour Code's* maximum hours of work requirements, which results in a limit of 2 200 working hours in any 365 consecutive days. The amendments also introduce weekly (7 days) and monthly (28 days) maximum number of hours of work limits.

The previous provisions required at least 36 consecutive hours of time free from duty in each week (7 days) [paragraph 700.19(1)(a) of the CARs]. The amendments allow

Tableau 2 : Calcul de la période maximale de service de vol quotidienne

Tableau 2 – partie A				
Durée moyenne de vol		Nombre de vols		
Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	
Rangée A – 50 minutes ou plus	1 à 4	5 à 6	7 et plus	
Rangée B – 30 minutes ou plus, mais moins de 50 minutes	1 à 7	8 à 11	12 et plus	
Rangée C – moins de 30 minutes	1 à 11	12 à 17	18 et plus	
Tableau 2 – partie B				
Article	Début de la PSV	Période maximale de service de vol (en heures)		
Colonne 5	Colonne 6	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
1	0 h à 3 h 59	9	9	9
2	4 h à 4 h 59	10	9	9
3	5 h à 5 h 59	11	10	9
4	6 h à 6 h 59	12	11	10
5	7 h à 12 h 59	13	12	11
6	13 h à 16 h 59	12,5	11,5	10,5
7	17 h à 21 h 59	12	11	10
8	22 h à 22 h 59	11	10	9
9	23 h à 23 h 59	10	9	9

3. *Nombre maximal d'heures de travail et période sans service*

Les modifications apportent la nouvelle notion du nombre maximal d'heures de travail pour contrer les effets de la fatigue accumulée en raison du temps de vol et des autres fonctions (article 700.29 édicté par les modifications). Le nombre maximal d'heures de travail par année, qui a été calculé en fonction des exigences relatives à la durée maximale du travail énoncées dans le *Code canadien du travail*, est fixé à un maximum de 2 200 heures de travail en 365 jours consécutifs. Par ailleurs, les modifications permettent d'ajouter un nombre maximal d'heures de travail par semaine (7 jours) et par mois (28 jours).

La version précédente de l'alinéa 700.19(1)a) du RAC prévoyait une période sans service d'au moins 36 heures consécutives une fois par semaine (7 jours). Les

for two options to accommodate two types of regular operations currently permitted under the CARs.

- Option 1 (weekly): The amendments allow for one single day free from duty per seven days (over two local nights' rest). This provides the flight crew with two consecutive sleep opportunities per week during the night and provides an opportunity to recover from the effects of cumulative fatigue.
- Option 2 (21-day rotations): The amendments allow for a 21-day period of work at a deployed location and mandate 5 consecutive days free from duty for recovery. The amendments also permit more weekly hours of work by restricting flight operations to the daytime only (beginning after 7 a.m.).

The weekly, monthly and annual hours of work limits for options 1 and 2 are outlined below in Table 3.

Table 3: Time free from duty and maximum number of hours of work

	Maximum Number of Hours of Work			Required Time Free from Duty
	7 days	28 days	365 days	
Option 1 (weekly)	60	192	2 200	1 single day free from duty per 7 days
Option 2 (21-day rotations)	70	192	2 200	5 days off/ 21 days on

4. *Rest period*

After completing an FDP, a pilot had to receive a rest period of eight hours plus time for travel, meals and personal hygiene under the previous requirements. This rest period was not long enough. On average, eight hours of sleep per day is required to sustain human performance and to avoid acute fatigue.

The amendments (section 700.40) will require that flight crew members be provided sufficient rest time as follows:

- When the flight duty period ends at home base,¹⁸
 - a period of 12 hours or 11 hours plus travel time to and from the place where the rest period is taken; or

¹⁸ **Home base** means the location where a flight crew member normally commutes to in order to report for an FDP or for positioning.

modifications visent à offrir deux options afin de tenir compte de deux types d'exploitation régulière actuellement autorisée en vertu du RAC.

- Option 1 (par semaine) : une journée isolée sans service par période de sept jours (ce qui comprend deux nuits de repos locales). Le membre d'équipage de conduite a donc deux occasions de sommeil consécutives par semaine pendant la nuit et peut récupérer des effets de la fatigue accumulée.
- Option 2 (rotation de 21 jours) : une période de 21 jours de travail à un site de déploiement et 5 jours consécutifs sans service aux fins de récupération. Le nombre d'heures de travail par semaine peut être supérieur si les opérations aériennes se déroulent uniquement pendant la journée (elles débutent après 7 h).

Le tableau 3 ci-dessous énonce le nombre maximal d'heures de travail par semaine, mois et année pour les options 1 et 2.

Tableau 3 : Période sans service et nombre maximal d'heures de travail

	Nombre maximal d'heures de travail			Période sans service obligatoire
	7 jours	28 jours	365 jours	
Option 1 (par semaine)	60	192	2 200	1 journée isolée sans service par période de 7 jours
Option 2 (rotation de 21 jours)	70	192	2 200	5 jours de congé/ 21 jours de travail

4. *Période de repos*

Après la fin d'une PSV, conformément aux exigences précédentes, un pilote devait obtenir une période de repos de huit heures en plus du temps requis pour ses déplacements, les soins d'hygiène personnelle et les repas. Cette période de repos n'était pas suffisante. En moyenne, huit heures de sommeil par jour sont nécessaires pour maintenir le rendement humain et éviter la fatigue aiguë.

Selon les modifications (article 700.40), les membres d'équipage de conduite devront obtenir une période de repos suffisante comme suit :

- Si la période de service de vol se termine à la base d'affectation¹⁸,
 - une période de 12 heures consécutives ou de 11 heures consécutives auxquelles s'ajoute le temps

¹⁸ **base d'affectation** Endroit vers lequel le membre d'équipage de conduite se déplace normalement afin de se présenter au travail pour une période de service de vol ou pour la mise en place.

- if the air operator provides suitable accommodation, a period of 10 hours in that suitable accommodation;¹⁹
- When the flight duty period ends away from home base, a period of 10 consecutive hours in suitable accommodation will be required.

5. Rest period: Disruptive schedules, consecutive night duty periods, time zone differences and positioning

The amendments provide additional rest in the following circumstances: disruptive schedules (e.g. transitioning from working days to working nights and vice versa); consecutive night duty periods (e.g. working consecutive night duty periods and difficulty obtaining sleep during the day); time zone differences (e.g. recovering from jet lag); and positioning (e.g. extended hours of work traveling after operating an aircraft).

(a) *Disruptive schedules*

Dramatic changes in duty start times will disrupt a flight crew member's circadian cycle (i.e. disrupt sleep patterns, which results in fatigue). The amendments (section 700.41) introduce a requirement for a local night's rest to prevent or reduce fatigue associated with the circadian cycle disruption. An air operator will have to provide a flight crew member one local night's rest when transitioning from an early duty²⁰ to a night duty²¹ or a late duty,²² or vice versa. This provides the opportunity to recover from acute fatigue associated with the transition in the schedule.

(b) *Consecutive flight duty periods*

The previous provisions in the CARs allowed pilots to work up to five consecutive night duty periods. As

de déplacement à destination ou à partir de l'endroit où est prise la période de repos;

- si l'exploitant aérien fournit un poste de repos approprié, une période de 10 heures consécutives à ce poste de repos approprié¹⁹;
- Si la période de service de vol se termine à l'extérieur de la base d'affectation, une période de 10 heures consécutives à un poste de repos approprié.

5. Période de repos : horaires perturbateurs, périodes de service de nuit consécutives, décalage horaire et mise en place

Les modifications introduisent des occasions de repos supplémentaires dans les cas suivants : des horaires perturbateurs (par exemple l'alternance entre des quarts de jour et des quarts de nuit); des périodes de service de nuit consécutives (par exemple les périodes de service de nuit consécutives et difficulté à dormir durant le jour); un décalage horaire (par exemple le rétablissement d'un décalage horaire); une mise en place (par exemple les heures de travail prolongées pour permettre le déplacement après avoir utilisé un aéronef).

a) *Horaires perturbateurs*

Les modifications drastiques du début du service perturbent le rythme circadien du membre d'équipage de conduite (c'est-à-dire la perturbation de la structure du sommeil qui cause de la fatigue). Les modifications (article 700.41) instaurent l'obligation d'accorder une nuit de repos locale afin de prévenir ou de réduire la fatigue associée à la perturbation du rythme circadien. Un exploitant aérien devra accorder au membre d'équipage de conduite une nuit de repos locale lorsque celui-ci passera d'un service de début de journée²⁰ à un service de nuit²¹ ou à un service de fin de journée²², ou vice-versa. Le membre d'équipage de conduite pourra ainsi se rétablir de la fatigue aiguë associée à une modification de l'horaire.

b) *Périodes de service de vol consécutives*

Selon la version précédente du RAC, les pilotes pouvaient travailler au maximum cinq périodes de service de nuit

¹⁹ **Suitable accommodation** means a single-occupancy bedroom that is subject to a minimal level of noise, is well ventilated and has facilities to control the levels of temperature and light or, where such a bedroom is not available, an accommodation that is suitable for the site and season, is subject to a minimal level of noise and provides adequate comfort and protection from the elements.

²⁰ **Early duty** means hours of work that begin between 2 a.m. and 6:59 a.m., at the location where the flight crew member is acclimatized.

²¹ **Night duty** means hours of work that begin between 1 p.m. and 1:59 a.m., and that end after 1:59 a.m. at a location where the flight crew member is acclimatized.

²² **Late duty** means hours of work that end between midnight and 1:59 a.m. at the location where the flight crew member is acclimatized.

¹⁹ **poste de repos approprié** Chambre pour une personne qui est exposée à un bruit minimal, bien ventilée et dotée de dispositifs de contrôle de la température et de la lumière ou, lorsqu'une telle chambre n'est pas disponible, local qui est approprié au lieu et à la saison, est exposé à un bruit minimal et offre un confort et une protection convenables contre les éléments.

²⁰ **service de début de journée** S'entend des heures de travail qui commencent entre 2 h et 6 h 59 à l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté.

²¹ **service de nuit** S'entend des heures de travail qui commencent entre 13 h et 1 h 59 et qui se terminent après 1 h 59 à l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté.

²² **service de fin de journée** S'entend des heures de travail qui se terminent entre minuit et 1 h 59 à l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté.

performance significantly degrades over successive nights of work, the amendments introduce restrictions on consecutive night duty periods. Two options have been introduced:

- Flight crew members can work up to three consecutive night duty periods; or
- When a 3 consecutive hour break in suitable accommodation during each night duty period is provided and they receive 56 hours free from duty at the end of the last consecutive night period, flight crew members are allowed to work up to 5 consecutive night duty periods.

(c) Time zone differences

Crossing multiple time zones induces fatigue for a few reasons. In order to cross many time zones, a long work day is required (resulting in extended wakefulness) and this work day may occur at night (e.g. flights to Europe). After arriving at the destination, a flight crew member experiences jet lag.²³ Therefore, the further away (in time zones) a flight crew member moves from his or her acclimatized²⁴ time, and the longer time he or she spends away from that acclimatized time, the more fatiguing it is when returning to the starting point. To compensate for this, a longer rest period is provided after the flight away from home base; and on return to home base, one, two or three additional local nights' rest to recover must be provided. For example, a pilot who flies from Toronto to Beijing and spends 30 hours in Beijing before returning to Toronto must be provided with 2 local nights' rest upon return.

(d) Positioning

Positioning occurs when a flight crew member must travel at the request of the air operator from one point to another before or after a flight. The amendments set out the conditions under which an air operator may require the positioning of a flight crew member and how to address the fatigue resulting from the positioning flight.

Where positioning follows an FDP and the duration of the hours of work exceeds the duration of the permitted maximum FDP by

- (1) three hours or less — the air operator must provide a rest period that is equal to the duration of the hours of work; and

²³ **Jet lag** is a temporary disruption of the body's biological clock experienced by persons who travel across several time zones. The effects of jet lag may include fatigue and irritability.

²⁴ **Acclimatized** describes a flight crew member whose biorhythm is aligned with local time.

consécutives. Puisque le rendement diminue considérablement lorsqu'un pilote doit effectuer plusieurs services de nuit consécutifs, les modifications visent à restreindre les périodes de service de nuit consécutives. Deux options sont maintenant offertes :

- Les membres d'équipage de conduite peuvent effectuer jusqu'à trois périodes de service de nuit consécutives;
- Lorsqu'une pause de 3 heures consécutives est accordée dans un poste de repos approprié durant chaque période de service de nuit et qu'une période sans service de 56 heures est accordée à la fin de la dernière des périodes de service de nuit consécutives, les membres d'équipage de conduite peuvent effectuer jusqu'à 5 périodes de service de nuit consécutives.

c) Décalage horaire

Le fait de traverser plusieurs fuseaux horaires cause de la fatigue pour diverses raisons. Pour traverser plusieurs fuseaux horaires, la personne doit effectuer une longue journée de travail (ce qui suppose une période de veille prolongée), parfois durant la nuit (par exemple les vols à destination de l'Europe). À son arrivée à destination, le membre d'équipage de conduite est confronté aux effets du décalage horaire²³. Par conséquent, plus le membre d'équipage de conduite s'éloigne du fuseau horaire auquel il est acclimaté²⁴, et plus il reste longtemps loin de sa zone d'acclimatation, plus le retour au point de départ sera fatigant. Ainsi, une période de repos plus longue doit être accordée au membre d'équipage de conduite après le vol au départ de la base d'affectation. À son retour à la base d'affectation, de une à trois nuits de repos locales doivent être accordées au membre d'équipage de conduite pour qu'il se rétablisse. Par exemple, un pilote qui s'envole de Toronto à Beijing et qui passe 30 heures à Beijing avant de revenir à Toronto doit obtenir 2 nuits de repos locales à son retour.

d) Mise en place

Il y a mise en place lorsqu'un membre d'équipage de conduite doit, à la demande de l'exploitant aérien, se rendre d'un point à un autre avant ou après un vol. Les modifications énoncent les conditions auxquelles la mise en place est assujettie et la manière de réduire la fatigue résultant du vol de mise en place.

Lorsque la mise en place suit une PSV et que la durée des heures de travail dépasse la période maximale de service de vol autorisée de :

- (1) trois heures ou moins — l'exploitant aérien doit accorder une période de repos qui est aussi longue que les heures de travail;

²³ **décalage horaire** S'entend de la perturbation temporaire de l'horloge biologique des personnes qui traversent plusieurs fuseaux horaires. Les effets du décalage horaire peuvent se faire ressentir sous forme de fatigue et d'irritabilité.

²⁴ **acclimaté** Se dit du membre d'équipage de conduite dont le biorhythme est en phase avec l'heure locale.

- (2) more than three hours — the air operator must provide a rest period that is equal to the duration of the hours of work plus the time spent positioning in excess of the FDP.

For example, if a flight crew member with an FDP of 13 hours is subsequently required to travel for 3 hours on a positioning flight, in total, they would have worked 16 hours, including 3 hours over their maximum FDP, and must be provided a 16-hour rest period. Had the positioning flight been 5 hours in duration, they would have worked 18 hours, including 5 hours over their maximum FDP, and must be provided a 23-hour rest period (18 hours of work plus 5 hours of positioning time).

6. *FDP extensions — In-flight rest and augmented flight crew*²⁵

The amendments provide criteria for permitting extensions to FDPs as a result of in-flight rest. The amendments also provide extensions to the FDP based on the quality of the rest facility and whether there are one or two additional flight crew members available (i.e. on an augmented flight) [see Table 4].

Table 4: Maximum FDPs with in-flight rest facilities and additional flight crew members

	One additional flight crew member	Two additional flight crew members
Class 1 rest facility ²⁶	15 hours	18 hours
Class 2 rest facility ²⁷	15 hours	16.50 hours

²⁵ **Augmented flight crew** means a flight crew that comprises more than the minimum number required to operate the aeroplane and in which each flight crew member can leave his or her assigned post and be replaced by another appropriately qualified flight crew member for the purpose of in-flight rest (ICAO Annex 6).

²⁶ **Class 1 rest facility** means a bunk or other horizontal surface located in an area that (a) is separated from the flight deck and passenger cabin; (b) has devices to control the temperature and light; and (c) is subject to a minimal level of noise and other disturbances.

²⁷ **Class 2 rest facility** means a seat that allows for a horizontal sleeping position in an area that (a) is separated from passengers by a curtain or other means of separation that reduces light and sound; (b) is equipped with portable oxygen equipment; and (c) minimizes disturbances by passengers and crew members.

- (2) plus de trois heures — l'exploitant aérien doit accorder une période de repos qui est aussi longue que les heures de travail plus la durée de la mise en place qui dépasse celle de la PSV.

Par exemple, si un membre d'équipage de conduite qui a effectué une PSV de 13 heures doit ensuite prendre un vol de mise en place d'une durée de 3 heures, il aura travaillé 16 heures au total, et ce, 3 heures au-delà de sa période maximale de service de vol. Par conséquent, une période de repos de 16 heures doit lui être accordée. Si le vol de mise en place dure plutôt 5 heures, le membre d'équipage de conduite aura travaillé pendant 18 heures, et ce, 5 heures au-delà de sa période maximale de service de vol. Une période de repos de 23 heures doit donc lui être accordée (18 heures de travail plus 5 heures pour la mise en place).

6. *Prolongation de la PSV — repos en vol et équipage de conduite renforcé*²⁵

Les modifications établissent des critères pour autoriser la prolongation d'une PSV en raison du repos en vol. En outre, la prolongation d'une PSV dépend de la qualité du poste de repos et de la disponibilité d'un ou de deux membres d'équipage de conduite additionnels (c'est-à-dire un équipage de conduite renforcé) [voir le tableau 4].

Tableau 4 : Périodes maximales de service de vol durant lesquelles des postes de repos et des membres d'équipage de conduite additionnels sont prévus

	Un membre d'équipage de conduite additionnel	Deux membres d'équipage de conduite additionnels
Poste de repos de classe 1 ²⁶	15 heures	18 heures
Poste de repos de classe 2 ²⁷	15 heures	16,50 heures

²⁵ **équipage de conduite renforcé** Équipage de conduite comprenant plus de personnes que le nombre minimal nécessaire pour piloter l'avion et dans lequel chaque membre d'équipage de conduite peut quitter son poste et être remplacé par un autre membre d'équipage de conduite dûment qualifié, afin de pouvoir se reposer pendant le vol (annexe 6 de l'OACI).

²⁶ **poste de repos de classe 1** Couchette ou autre surface horizontale située dans un endroit qui : a) est isolé du poste de pilotage et de la cabine passagers; b) est doté d'un dispositif de contrôle de la température et de la lumière; c) est exposé à un bruit minimal et à un dérangement minimal.

²⁷ **poste de repos de classe 2** Siège qui permet de dormir à l'horizontale dans un endroit qui : a) est isolé des passagers par un rideau ou une autre forme de séparation qui atténue la lumière et le bruit; b) est équipé d'un équipement d'oxygène portatif; c) minimise le dérangement par les passagers ou les membres d'équipage.

	One additional flight crew member	Two additional flight crew members
Class 3 rest facility ²⁸	14 hours	15.25 hours

7. Long-range flights

Under the amendments a pilot cannot operate an additional flight following a flight with a planned flight time greater than 7 hours if the additional flight occurs within the flight crew member's WOCL (i.e. if a pilot flies for 7 hours, they cannot operate an additional flight if that flight takes place between 2 a.m. and 5:59 a.m. at the location to which the pilot is acclimatized).

8. Ultra long-range flights

The international Flight Safety Foundation conducted an extensive research into ultra long-range flight operations. This research resulted in an ultra long-range flight being defined as an FDP of over 18 hours or a flight time of over 16 hours. Under the prescriptive amendments, there can be no FDPs over 18 hours and no flight time over 16 hours. Air operators seeking to conduct flights with such extended FDPs will therefore be required to establish, implement and maintain an FRMS that complies with the amendments.

9. Unforeseen operational circumstances

The amendments include provisions respecting unforeseen operational circumstances that reflect modern fatigue science. The amendments emphasize the authority of the pilot-in-command to reduce or extend the flight crew member's FDP, in consultation with all crew members.²⁹ The pilot-in-command may increase the FDP by

- one hour for a single-pilot operation;
- two hours for non-augmented flight crew (two-pilot operation);
- three hours for augmented flight crew if operating a single flight during the FDP; and
- two hours for augmented flight crew if operating two or three flights during the FDP.

²⁸ **Class 3 rest facility** means a seat that reclines at least 40° from vertical and that has leg and foot support.

²⁹ **Crew member** means a person assigned to duty in an aircraft during flight time (e.g. flight, technical, or cabin crew member).

	Un membre d'équipage de conduite additionnel	Deux membres d'équipage de conduite additionnels
Poste de repos de classe 3 ²⁸	14 heures	15,25 heures

7. Vols à longue distance

Selon les modifications, aucun pilote ne peut effectuer un vol supplémentaire après un vol dont la PSV prévue est supérieure à 7 heures si ce vol supplémentaire a lieu pendant la phase de dépression circadienne du pilote (c'est-à-dire si un pilote effectue un vol de 7 heures, il ne peut effectuer un vol supplémentaire si ce vol a lieu entre 2 h et 5 h 59 à l'endroit où le pilote est acclimaté).

8. Vol à très longue distance

L'organisme international Fondation pour la sécurité aérienne a mené une recherche approfondie sur les vols à très longue distance. À la suite des conclusions de cette recherche, un vol à très longue distance a été défini comme étant une PSV de plus de 18 heures ou un temps de vol de plus de 16 heures. Selon les modifications, aucune PSV de plus de 18 heures ni aucun temps de vol de plus de 16 heures ne sont autorisés. Les exploitants aériens qui désirent assigner de telles PSV prolongées doivent établir, mettre en œuvre et maintenir un SGRF conformément aux modifications.

9. Circonstance opérationnelle imprévue

Les modifications prévoient des dispositions sur les circonstances opérationnelles imprévues qui tiennent compte de la science de la fatigue moderne. Selon ces modifications, le commandant de bord détient le pouvoir de réduire ou de prolonger la PSV des membres d'équipage de conduite après avoir consulté tous les membres d'équipage²⁹. Le commandant de bord peut accroître la PSV :

- d'une heure, si l'aéronef est utilisé par un seul pilote;
- de deux heures, si l'équipage de conduite n'est pas renforcé (deux pilotes);
- de trois heures, si l'équipage de conduite est renforcé et si la PSV prévue comprend un seul vol;
- de deux heures, si l'équipage de conduite est renforcé et si la PSV comprend deux ou trois vols.

²⁸ **poste de repos de classe 3** Siège inclinable à au moins 40 degrés par rapport à la verticale et doté d'un appui pour les jambes et les pieds.

²⁹ **membre d'équipage** Personne qui est chargée de fonctions à bord d'un aéronef pendant le temps de vol (par exemple un membre d'équipage de conduite, un technicien ou un agent de bord).

10. *Fitness for duty*

Several factors may affect fitness for duty, including consumption of alcohol or drugs; mental and physical condition; and fatigue. Amendments to section 602.02 of the CARs will prohibit the operator of an aircraft from requiring any person to act as a flight crew member or to carry out any pre-flight duties, if the operator or the person is not, or is not likely to be, fit for duty.³⁰

The amendment to paragraph 602.03(a) of the CARs will prohibit a crew member from working within 12 hours after consuming an alcoholic beverage (an increase from the previous limit of 8 hours).

11. *Fatigue risk management system*

An FRMS is a management system that air operators can use to identify and minimize the acute and chronic sources of fatigue and manage the potential risks associated with fatigue. An FRMS is a holistic risk management approach, in which air operators

- identify hazards;
- assess risk;
- develop mitigation strategies;
- provide fatigue management training and education;
- use fatigue monitoring systems; and
- apply continual improvement processes to reflect changing circumstances and feedback.

From an operational perspective, an FRMS serves as a fatigue prevention, prediction, detection, and intervention regime.

An FRMS allows an air operator to tailor its fatigue management policies, procedures, and practices to those specific conditions and unique operational demands that induce fatigue. In general terms, an FRMS allows the air operators to

- base their operations on scientific fatigue knowledge;
- test FRMS effectiveness through fatigue modelling

³⁰ *Fit for duty*, in respect of a person, means that their ability to act as a flight crew member of an aircraft is not impaired by fatigue, the consumption of alcohol or drugs or any mental or physical condition.

10. *Aptitude au travail*

Plusieurs facteurs peuvent avoir une incidence sur l'aptitude au travail, notamment la consommation d'alcool ou de drogues, les maladies mentales et physiques, et la fatigue. Selon les modifications apportées à l'article 602.02 du RAC, il sera interdit à l'exploitant d'un aéronef d'enjoindre à une personne d'agir en qualité de membre d'équipage de conduite ou d'effectuer des tâches avant vol si l'exploitant ou la personne n'est pas ou ne sera probablement pas apte au travail³⁰.

Selon les modifications apportées à l'alinéa 602.03a) du RAC, il sera interdit à toute personne d'agir en qualité de membre d'équipage si elle a ingéré une boisson alcoolisée dans les 12 heures précédentes (ce qui constitue une mesure plus stricte comparativement à la limite précédemment fixée à 8 heures).

11. *Système de gestion des risques liés à la fatigue (SGRF)*

Un SGRF est un système de gestion mis à la disposition des exploitants aériens pour reconnaître et réduire au minimum les sources aiguës et chroniques de fatigue et gérer les risques potentiels liés à la fatigue. Dans le cadre de l'approche globale en matière de gestion des risques du SGRF, les exploitants aériens :

- cernent les risques;
- évaluent les risques;
- élaborent des stratégies d'atténuation;
- offrent des séances de formation et d'éducation sur la gestion de la fatigue;
- utilisent des systèmes de surveillance de la fatigue;
- appliquent des processus d'amélioration continue pour tenir compte des situations changeantes et de la rétroaction.

D'un point de vue opérationnel, le SGRF est un régime qui permet de prévenir, de prédire et de détecter la fatigue, et d'intervenir au besoin.

Grâce au SGRF, l'exploitant aérien peut adapter ses politiques, ses procédures et ses pratiques en matière de gestion de la fatigue aux conditions particulières et aux exigences opérationnelles uniques qui causent de la fatigue. De façon générale, le SGRF permet aux exploitants aériens de :

- baser leurs opérations sur les connaissances scientifiques sur la fatigue;

³⁰ *apte au travail* Se dit d'une personne dont la capacité à agir en qualité de membre d'équipage de conduite d'un aéronef n'est pas affaiblie par la fatigue, la consommation d'alcool ou de drogues ou un problème de santé mentale ou physique.

software,³¹ pilot surveys, monitoring and other alertness testing; and

- demonstrate that pilot fatigue is not increased and alertness levels are maintained, relative to the prescriptive regime described above.

An FRMS is comprised of four required components: a Fatigue Risk Management Plan (FRMP), process, promotion program, and quality assurance program (see Table 5).

Table 5: Components and elements of an FRMS

Component	Elements
1. FRMP	Fatigue risk management policy, safety objectives, safety indicators, fatigue management responsibilities, fatigue reporting policy, training plan and communication plan
2. Fatigue Risk Management Process	Fatigue reporting procedure, identification of fatigue-related hazards, data collection and analysis, method to analyze planned work schedules, fatigue modelling of flight crew schedules, fatigue risk assessment and management process, fatigue data and information management
3. Fatigue Risk Management Promotion Program	<p>Training program for FRMS components and functions, employee responsibilities, impact of fatigue on aviation safety, how to recognize fatigue, sleep disorders, human and organizational factors that may cause fatigue, actions to be taken for fatigue-related risks, personal fatigue management strategies, and means to measure competency attainment</p> <p>Communication procedure to inform employees of FRMS- and fatigue-related information</p>

³¹ Fatigue modelling software: mathematicians have taken the decades of available data related to human performance and fatigue (time awake, time of day, sleep opportunity data, and measured performance under different circumstances) and written algorithms to reflect this data. With fatigue modelling software, a schedule may be analyzed and used as a predictor of human performance, determining whether the schedule is good or bad from a fatigue perspective.

- vérifier l'efficacité du SGRF au moyen d'un logiciel de modélisation de la fatigue³¹, de sondages auprès des pilotes, du contrôle ou d'autres tests de la vigilance;
- démontrer que le niveau de fatigue des pilotes n'est pas accru et que le niveau de vigilance est maintenu en ce qui a trait au régime normatif susmentionné.

Un SGRF est composé de quatre composantes obligatoires : un plan de gestion des risques liés à la fatigue, un processus de gestion des risques liés à la fatigue, un programme de promotion de la gestion des risques liés à la fatigue et un programme d'assurance de la qualité du système de gestion des risques liés à la fatigue (voir le tableau 5).

Tableau 5 : Composantes et éléments du SGRF

Composantes	Éléments
1. Plan de gestion des risques liés à la fatigue	Politique de gestion des risques liés à la fatigue, objectifs de sécurité, indicateurs de rendement de sécurité, responsabilités établies à l'égard de la gestion de la fatigue, politique permettant rendre compte de la fatigue, plan de formation et plan de communication
2. Processus de gestion des risques liés à la fatigue	Procédure permettant de rendre compte de la fatigue, recensement des dangers liés à la fatigue, collecte et analyse de données, méthode d'analyse des horaires de travail prévus, modélisation de la fatigue en rapport avec les horaires des membres d'équipage, processus de gestion et d'évaluation des risques liés à la fatigue, gestion des renseignements et des données sur la fatigue
3. Programme de promotion de la gestion des risques liés à la fatigue	<p>Programme de formation sur les composantes et le fonctionnement du SGRF, les responsabilités des employés, l'incidence de la fatigue sur la sécurité aérienne, les manières de reconnaître les signes de la fatigue, les troubles du sommeil, les facteurs humains et organisationnels qui peuvent causer la fatigue, les mesures à prendre à l'égard des risques liés à la fatigue, les stratégies personnelles de gestion de la fatigue et les moyens pour mesurer le degré de compétence atteint</p> <p>Procédure visant à communiquer aux employés des renseignements sur le SGRF et la fatigue</p>

³¹ Logiciel de modélisation de la fatigue : des mathématiciens ont utilisé les données recueillies pendant des décennies sur le rendement humain et la fatigue (temps de veille, heure du jour, occasions de sommeil, rendement évalué dans différentes circonstances) pour élaborer des algorithmes. Le logiciel de modélisation de la fatigue permet d'analyser un horaire et de prédire le rendement humain, ce qui permet de déterminer si l'horaire est bien ou non d'un point de vue de la fatigue.

Component	Elements
4. Fatigue Risk Management Quality Assurance Program	FRMS audit process, FRMS effectiveness review process, variance monitoring procedures for effect on flight crew fatigue and alertness

The amendments will provide, to Subparts 702, 703, 704 and 705 air operators, the possibility to be exempted from the prescriptive regime (except for maximum annual flight time, maximum annual number of hours of work, designation of home base, and nutrition break) if they can demonstrate through the validation of their safety case that the level of fatigue and alertness of flight crew members is not adversely impacted by being exempted from the prescriptive regime introduced in the amendments. For Subpart 702 air operators, the prescriptive regime is not changing; however, the FRMS option will remain available to these air operators, as an alternative to the prescriptive regime.

In order to be exempted from specific provisions of the prescriptive regime, an air operator must submit a notice of intent to Transport Canada identifying the prescriptive provision(s) from which the air operator will vary to operate specific flight(s), and establish and implement a fatigue risk management plan, and fatigue risk management process.

The air operator can then use an initial exemption, from the prescriptive regime, to establish and validate a safety case. An air operator must complete the implementation of their FRMS while collecting and analyzing information to validate a safety case. This information could include, but is not limited to, the following:

- (a) flight crew member performance data and fatigue reports;
- (b) fatigue survey results and audit findings;
- (c) aircraft flight data monitoring and analysis of operational errors;
- (d) accident or incident investigation results;
- (e) fatigue modelling of flight crew schedules;
- (f) comparisons of planned schedules in relation to actual time worked; and
- (g) a review of operational or administrative duties performed by flight crew members in addition to FDPs.

Composantes	Éléments
4. Programme d'assurance de la qualité du système de gestion des risques liés à la fatigue	Processus de vérification du SGRF, processus d'examen de l'efficacité du SGRF, procédures de surveillance des effets de la dérogation sur les niveaux de fatigue et de vigilance

Les modifications fourniront aux exploitants aériens régis par les sous-parties 702, 703, 704 et 705 la possibilité d'être exempté du régime normatif (sauf en ce qui a trait au temps de vol annuel maximal, au nombre annuel maximal d'heures de travail, à la désignation d'une base d'affectation et à la pause-repas) s'ils peuvent démontrer par la validation d'un dossier de sécurité que l'exemption du régime normatif présenté dans les modifications ne risque pas d'avoir une incidence défavorable sur le niveau de fatigue et de vigilance des membres d'équipage de conduite. En ce qui concerne les exploitants aériens régis par la sous-partie 702, le régime normatif ne change pas; toutefois, l'option du SGRF demeure à la disposition de ces exploitants à titre de solution au régime normatif.

Pour être exempté de dispositions précises du régime normatif, un exploitant aérien doit présenter à Transports Canada un avis d'intention qui désigne la ou les dispositions normatives auxquelles l'exploitant aérien dérogera pour exploiter certains vols. Il doit également établir et mettre en œuvre un plan de gestion des risques liés à la fatigue et un processus de gestion des risques liés à la fatigue.

L'exploitant aérien peut alors utiliser une exemption initiale du régime normatif pour établir et valider un dossier de sécurité. Il doit compléter la mise en œuvre de son SGRF tout en recueillant et en analysant des renseignements pour valider un dossier de sécurité. Ces renseignements pourraient inclure, entre autres, ce qui suit :

- a) des données sur le rendement des membres d'équipage de conduite et des rapports sur la fatigue;
- b) des résultats de sondages sur la fatigue et les conclusions des vérifications;
- c) des renseignements sur la surveillance des données de vol d'aéronef et l'analyse des erreurs opérationnelles;
- d) des résultats d'enquête sur des accidents ou des incidents;
- e) des renseignements sur la modélisation de la fatigue en fonction des horaires des membres d'équipage de conduite;
- f) des comparaisons des horaires planifiés avec les heures de travail réelles;

g) des renseignements sur l'examen des tâches opérationnelles ou administratives réalisées par les membres d'équipage de conduite en dehors des PSV.

An air operator must notify Transport Canada at 90-day intervals, or at the end of the period during which the flight is operated if that period is shorter than 90 days, that updates of the analysis of this data are available for inspection, to demonstrate progress in the development of their safety case.

Un exploitant aérien doit aviser Transports Canada tous les 90 jours, ou à la fin de la période durant laquelle le vol est exploité si cette période dure moins de 90 jours, que des mises à jour de l'analyse de ces données sont disponibles aux fins d'examen dans le but de démontrer les progrès dans l'élaboration de son dossier de sécurité.

Once the safety case is validated and the air operator has conducted an initial audit of its FRMS, the air operator must submit the safety case to Transport Canada for approval. A continuing exemption from the prescriptive regime will take effect upon Transport Canada's approving the safety case, and remain valid as long as the air operator maintains their FRMS and ensures that the safety case continues to effectively manage the level of fatigue and alertness of flight crew members. Table 6 below provide further information on the FRMS process.

Après la validation du dossier de sécurité et la vérification initiale du SGRF effectuée par l'exploitant aérien, ce dernier doit soumettre le dossier de sécurité à Transports Canada pour approbation. Une exemption continue du régime normatif prend effet dès l'approbation du dossier de sécurité par Transports Canada et demeure en vigueur aussi longtemps que l'exploitant aérien maintient son SGRF conformément aux conditions réglementaires applicables à celui-ci, et que l'exploitant veille à ce que son dossier de sécurité continue d'être efficace pour gérer la fatigue et la vigilance des membres d'équipage de conduite. Le tableau 6 ci-après fournit d'autres informations sur le processus relatif au SGRF.

The amendments also provide the possibility for an air operator to use an approved safety case for obtaining an exemption for other flights that meet similarity criteria with the flights already conducted under the approved safety case.

Les modifications vont aussi permettre à un exploitant aérien d'utiliser un dossier de sécurité déjà approuvé pour obtenir une exemption pour d'autres vols qui ont les mêmes critères de similarité que les vols qui ont déjà été effectués à partir du même dossier de sécurité.

Table 6: Overview of the FRMS process

Steps an air operator must follow to use an initial exemption to develop a new safety case	
1. Prepare and Start FRMS Implementation	<ul style="list-style-type: none"> • Review flights/routes/schedules to determine need for exemption(s) • If exemption(s) needed, perform FRMS gap analysis • Implement FRMS components 1 and 2 (FRMP and Fatigue Risk Management Process — see Table 5) • Send notice of intent to Transport Canada for review before planned use of initial exemption to operate first flight

Tableau 6 : Aperçu du processus relatif au SGRF

Étapes à suivre par un exploitant aérien afin d'utiliser une exemption initiale pour un nouveau dossier de sécurité	
1. Préparation et début de la mise en œuvre du SGRF	<ul style="list-style-type: none"> • Passer en revue les vols, routes et horaires pour déterminer si une ou des exemptions sont nécessaires • Si une exemption est nécessaire, effectuer une analyse des lacunes du SGRF • Mettre en œuvre les composantes 1 et 2 du SGRF (le SGRF et le processus de gestion des risques liés à la fatigue — voir le tableau 5) • Préparer et envoyer l'avis d'intention à Transports Canada pour examen avant de prévoir d'utiliser l'exemption initiale pour un premier vol

Steps an air operator must follow to use an initial exemption to develop a new safety case		Étapes à suivre par un exploitant aérien afin d'utiliser une exemption initiale pour un nouveau dossier de sécurité	
2. Start Initial Exemption	<ul style="list-style-type: none"> • Develop safety case for each exemption: <ul style="list-style-type: none"> ○ Collect and analyze flight crew fatigue data to determine effect of variance ○ Develop and implement fatigue risk controls ○ Develop safety performance indicators ○ Implement corrective measures • Notify Transport Canada during operation of exempted flight that an update of the variance impact analysis is ready for inspection (every 90 days, or if the period during which the flight is conducted is less than 90 days, at the end of the period) 	2. Début du processus d'exemption initiale	<ul style="list-style-type: none"> • Élaborer un dossier de sécurité pour chaque exemption : <ul style="list-style-type: none"> ○ recueillir des données sur la fatigue des équipages de conduite et les analyser pour déterminer les effets de la dérogation ○ élaborer et mettre en œuvre des mesures de contrôle des risques liés à la fatigue ○ élaborer des indicateurs de rendement de sécurité ○ prendre des mesures correctives • Aviser Transports Canada pendant l'exploitation d'un vol visé par une exemption qu'une mise à jour de l'analyse des effets de la dérogation est prête pour être examinée (tous les 90 jours, ou à la fin de la période durant laquelle le vol est exploité si cette période dure moins de 90 jours)
3. Complete FRMS implementation and Safety Case Development	<ul style="list-style-type: none"> • Implement FRMS components 3 and 4 (Fatigue Risk Management Promotion Program & Fatigue Risk Management Quality Assurance Program — see Table 5) • Conduct initial FRMS audit and correct any deficiencies • Validate safety case within two years of first flight flown under initial exemption • Send validated safety case to Transport Canada for review and approval as per section 700.232, with letter confirming audit was conducted and FRMS is compliant 	3. Fin de la mise en œuvre du SGRF et de l'élaboration du dossier de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre les composantes 3 et 4 du SGRF (le programme de promotion de la gestion des risques liés à la fatigue et le programme d'assurance de la qualité du système de gestion des risques liés à la fatigue — voir le tableau 5) • Effectuer une vérification initiale du SGRF et corriger toute lacune • Valider le dossier de sécurité dans les deux ans qui suivent le premier vol visé par l'exemption initiale • Envoyer le dossier de sécurité validé à Transports Canada pour examen et approbation conformément à l'article 700.232, accompagné d'une lettre confirmant qu'une vérification a été effectuée et que le SGRF satisfait aux exigences

Steps an air operator must follow to use an initial exemption to develop a new safety case	
4. Start Continuing Exemption	<ul style="list-style-type: none"> • Monitor variance effects at least every six months to confirm flight crew fatigue and alertness is not adversely impacted • Implement corrective measures if required and assess their effectiveness • Modify safety case if required to take corrective measures into account and notify Transport Canada within 60 days • Transport Canada will review the notification of modified safety
5. Monitor Variance Effects and Maintain FRMS	<ul style="list-style-type: none"> • Monitor effectiveness of FRMS in managing the safety case • Correct any adverse impacts of the variance on flight crew fatigue • Conduct annual fatigue management training • Conduct annual FRMS audits and reviews, and implement corrective measures • Keep records of all material created under the FRMS for five years
Steps an air operator must follow to use their existing safety case for new similar flights	
1. Expansion of existing safety case	<ul style="list-style-type: none"> • Send letter of confirmation to Transport Canada for review before planned use of continuing exemption to operate similar flights based on approved safety case

Regulatory and non-regulatory options considered

Voluntary approach

Through labour agreements and internal risk management, some Canadian air operators may have already begun adapting their operations to more effectively prevent and mitigate flight crew fatigue.

The cost of continuing with this voluntary approach will be lower than a regulatory approach due to lower overall adoption by air operators, and little to no intervention by the Government of Canada. However, the benefits will also be lower as not all air operators will increase safety

Étapes à suivre par un exploitant aérien afin d'utiliser une exemption initiale pour un nouveau dossier de sécurité	
4. Début du processus d'exemption continue	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôler les effets de la dérogation au moins tous les six mois pour confirmer qu'elle n'a pas d'effets défavorables sur les niveaux de fatigue et de vigilance des membres d'équipage de conduite • Prendre des mesures correctives au besoin et évaluer leur efficacité • Modifier les dossiers de sécurité au besoin pour prendre en compte les mesures préventives ou correctives, selon le cas, et en avisant Transports Canada dans les 60 jours • Transports Canada examinera l'avis portant sur les dossiers de sécurité modifiés
5. Contrôle des effets de la dérogation et maintien du SGRF	<ul style="list-style-type: none"> • Contrôler l'efficacité du SGRF pour gérer le dossier de sécurité • Corriger tout effet défavorable de la dérogation sur la fatigue des membres d'équipage • Dispenser chaque année une formation sur la gestion de la fatigue • Effectuer annuellement des vérifications et des examens du SGRF et prendre des mesures correctives • Conserver pendant cinq ans tous les documents créés en lien avec le SGRF
Étapes à suivre par un exploitant aérien afin d'utiliser un dossier de sécurité existant pour d'autres vols similaires	
1. Élargissement de la portée d'un dossier de sécurité existant	<ul style="list-style-type: none"> • Envoyer une lettre de confirmation à Transports Canada pour examen avant de prévoir d'utiliser l'exemption continue pour exploiter des vols similaires en utilisant le dossier de sécurité approuvé

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Approche volontaire

À l'aide de conventions collectives et d'une gestion interne des risques, certains exploitants aériens canadiens pourraient avoir déjà commencé à adapter leurs activités de façon à prévenir et à atténuer la fatigue des équipages de conduite.

Le coût de la continuation de cette approche volontaire serait moins élevé que le coût d'une approche réglementaire en raison d'une adoption globale moindre par les exploitants aériens et du besoin d'intervention minimal, voire nul, du gouvernement canadien. Toutefois, les

through fatigue risk management methods equivalent to the amendments, and some will likely not make any changes. As a result, fewer safety benefits will be attained with a voluntary approach.

Regulatory approaches

Option 1: Prescriptive regime

A number of regulatory options were considered at an early stage in the development of the amendments. One of the options was the application of a prescriptive regime that would apply to air operators who are subject to Subparts 703, 704 and 705.

Option 1 would enhance safety in particular for smaller air operators (Subparts 703 and 704) and would increase the CARs compliance with ICAO SARPs. This option, by excluding the Subpart 702 *Aerial Work* air operators, also takes into account the economic hardship and operational restraints that this proposal may cause for those air operators, as the prescriptive regime may be too rigid and less appropriate to the small-scale operations of these air operators.

A cost-benefit analysis performed by Transport Canada has shown that the costs of a prescriptive regime would exceed the benefits by about \$36.83 million (present value). However, Option 1, which addresses flight crew fatigue solely through prescribed limits on maximum flight time and maximum number of hours of work, is less cost-effective than a more flexible option where air operators can comply with either the prescriptive regime or benefit from an exemption from certain requirements of the prescriptive regime in respect of a flight, provided the conditions associated with the exemption are met, depending on the air operator's and cost structure.

Option 2 (adopted): Prescriptive regime and FRMS option

Through the consultations, industry has raised objections to the "one-size-fits-all" nature of the prescriptive regime described under Option 1. Option 1 does not take into consideration the operational differences between air operators, and does not allow for flexibility on how flight crew fatigue can be managed.

FRMS allows an air operator the flexibility to tailor their approach to fatigue management to their operations, while providing at least the same safety level as Option 1. Depending on the complexity and/or size of their operations, an air operator may choose to place only certain flights or routes in their operations under an FRMS, and others may be managed under the prescriptive regime.

avantages seraient également moindres, car ce ne sont pas tous les exploitants aériens qui accroîtraient la sécurité au moyen de méthodes de gestion des risques liés à la fatigue équivalentes à celles prévues par les modifications. De ce fait, moins d'avantages pour la sécurité seraient atteints au moyen d'une approche volontaire.

Approches réglementaires

Option 1 : Régime normatif

Un certain nombre d'options réglementaires ont été envisagées au début de l'élaboration des modifications. Une des options était l'application d'un régime normatif qui s'appliquerait aux exploitants aériens régis par les sous-parties 703, 704 et 705.

L'option 1 améliorerait en particulier la sécurité des petits exploitants aériens (sous-parties 703 et 704) et améliorerait la conformité du RAC aux SARP de l'OACI. Cette option, qui exclut les exploitants aériens régis par la sous-partie 702 *Opérations de travail aérien*, prend aussi en considération les difficultés économiques et les contraintes opérationnelles que la proposition pourrait causer à ces exploitants aériens. Le régime normatif pourrait être trop rigide et moins approprié pour les activités à petite échelle de ces exploitants aériens.

Une analyse coûts-avantages réalisée par Transports Canada a démontré que les coûts du régime normatif devraient excéder les avantages d'environ 36,83 millions de dollars (valeur actualisée). Toutefois, l'option 1, qui aborde la fatigue des équipages de conduite uniquement au moyen de limites prescrites sur le temps de vol maximal et le nombre maximal d'heures de travail, est moins rentable qu'une option plus flexible où les exploitants aériens peuvent soit se conformer au régime normatif, soit bénéficier d'une exemption de certaines exigences du régime normatif relativement à un vol, pourvu que les conditions de l'exemption soient respectées, en fonction de leurs activités et de leur structure de coût.

Option 2 (adoptée) : Régime normatif et option de SGRF

Lors des consultations, l'industrie a soulevé des objections quant à la nature « taille unique » du régime normatif de l'option 1. L'option 1 ne prend pas en considération les différences opérationnelles entre les exploitants aériens et ne donne aucune latitude quant à la façon dont la fatigue des équipages de conduite peut être gérée.

Le SGRF donne à l'exploitant aérien la latitude d'adapter son approche de gestion de la fatigue en fonction de ses activités, tout en fournissant au moins le même niveau de sécurité que l'option 1. Selon la complexité ou la taille de ses activités, l'exploitant aérien peut choisir de gérer seulement certains de ses vols ou routes au moyen d'un SGRF et les autres au moyen du régime normatif. Les exploitants

Alternatively, air operators may choose not to implement an FRMS and instead manage all of their operations under the prescriptive regime.³² Therefore, Option 2 offers greater flexibility than Option 1.

The adopted option will result in a combined regulatory approach including both the new prescriptive regime and FRMS provisions. A combined regulatory approach provides flexibility, which may allow the reduction of costs associated with crew member fatigue risk management.

Option 3: Amended prescriptive regime for Subparts 704 and 705 air operators only

Following prepublication of the proposed amendments, stakeholders noted that the amendments will apply the prescriptive regime to Subpart 703 air operators, and a potential for significant impacts on the viability of some air operators, and on the northern and/or remote communities that they serve.

This option would decrease safety since Subpart 703 accounts for a high number of accidents involving Canadian-registered aircraft. According to the TSB, between 2006 and 2015, there were a total of 488 aircraft accidents involving aircraft of all sizes. The majority of these accidents (54.5%) involved aircraft operated by Subpart 703 air operators. Additionally, over the same period, TSB has determined that 62% of fatalities and 57.7% of injuries involve Subpart 703 air operators.

Benefits and costs

Adopting the amendments will cost industry about \$397.32 million³³ over 20 years, mainly due to the changes to flight crew scheduling requirements. The costs to the Government of Canada are estimated at \$406,298. Flight crew member fatigue has been linked to accidents and incidents. Estimates show that a potential reduction in accidents will benefit passengers, flight crew members, air operators, and the Government of Canada by approximately \$409.38 million.

³² *FRMS Implementation Guide for Operators*, July 2011, International Air Transport Association (IATA), ICAO, International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA).

³³ Unless otherwise noted, all figures in the "Benefits and costs" section are in present value, using a 7% discount rate.

aériens peuvent aussi choisir de ne pas mettre en œuvre un SGRF et de gérer toutes leurs activités conformément au régime normatif³². Par conséquent, l'option 2 fournit une plus grande flexibilité que l'option 1.

L'option adoptée donnera lieu à une approche réglementaire combinée incluant de nouvelles exigences normatives et des dispositions relatives au SGRF. Une approche réglementaire combinée assure une flexibilité qui pourrait donner lieu à une réduction des coûts associés à la gestion des risques liés à la fatigue des membres d'équipage de conduite.

Option 3 : Régime normatif modifié pour les exploitants aériens régis par les sous-parties 704 et 705 seulement

À la suite de la publication préalable des modifications proposées, les intervenants ont fait remarquer que le régime normatif s'appliquera aussi aux exploitants aériens régis par la sous-partie 703 et ont souligné les répercussions potentiellement importantes que cela pourrait avoir sur la viabilité de certains exploitants aériens, ainsi que sur les collectivités nordiques ou éloignées qu'ils desservent.

Cette option réduirait la sécurité, car un nombre élevé d'accidents impliquant des aéronefs immatriculés au Canada concerne la sous-partie 703. Selon le BST, de 2006 à 2015, il y a eu un total de 488 accidents d'aéronefs impliquant des aéronefs de toutes tailles. La majorité de ces accidents (54,5 %) impliquait des aéronefs utilisés par des exploitants aériens régis par la sous-partie 703. De plus, au cours de la même période, le BST a déterminé que les exploitants aériens régis par la sous-partie 703 étaient concernés dans 62 % des morts et 57,7 % des blessures.

Avantages et coûts

Il coûtera à l'industrie environ 397,32 millions de dollars³³ sur 20 ans pour adopter les modifications, principalement en raison des changements aux exigences relatives à l'horaire de travail des équipages de conduite. Les coûts pour le gouvernement du Canada sont estimés à 406 298 \$. La fatigue des membres d'équipage de conduite a été liée à des accidents et à des incidents. On estime à environ 409,38 millions de dollars la valeur de la réduction potentielle du nombre d'accidents pour les passagers, les membres d'équipage de conduite, les exploitants aériens et le gouvernement du Canada.

³² *FRMS Implementation Guide for Operators* (Guide de mise en œuvre d'un SGRF pour les exploitants), juillet 2011, Association du transport aérien international (IATA), OACI, Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA).

³³ Sauf indication contraire, tous les montants apparaissant dans la section « Avantages et coûts » sont en valeur actualisée au moyen d'un taux d'actualisation de 7 %.

Costs

Compliance with the prescriptive regime and FRMS will result in incremental costs to air operators and to the Government of Canada.

1. Costs to air operators

Transport Canada is expecting that the following proportions of flights will be operated under the prescriptive regime (the remainder being operated under an FRMS): Subpart 705: 80%; Subpart 704: 98%; Subpart 703: 84%; Subpart 702: 97%. Costs to air operators associated with the prescriptive regime fall into three main categories: flight operations, fatigue training, and rest facilities and are estimated at \$363,664,588.

FRMS costs include operational costs as well as implementation costs. For operational costs, air operators will need to adjust their business strategy and operations to meet regulatory requirements, and manage flight crew member fatigue. In addition to the change in operational costs, air operators using an FRMS will incur FRMS implementation costs, which include developing notices of intent; establishing, maintaining, implementing and monitoring FRMS; building safety cases; performing audits; and keeping records. Overall, adopting an FRMS will lead to incremental costs to industry, which are expected to be \$33,657,875.

2. Costs to the Government of Canada

Government of Canada costs will be split between administration and compliance promotion, while incremental enforcement costs will be negligible. The regulatory administration is comprised of the review and approval process for FRMS safety cases. Compliance promotion will require guidance materials to be updated, internal training to be developed and delivered, and external briefings to be delivered to stakeholders. The total costs to the Government of Canada are estimated to be \$406,298.

Benefits

The amendments will benefit passengers, commercial air operators, crew members and the Government of Canada. The monetized benefits of the amendments include avoided fatalities, injuries, property damages, investigations, and improved flight crew welfare as measured by decreased sick leave. Data scarcity did not allow the

Coûts

La conformité au régime normatif et aux dispositions relatives au SGRF donnera lieu à des coûts additionnels pour les exploitants aériens et le gouvernement du Canada.

1. Coûts pour les exploitants aériens

Transports Canada s'attend à ce que les vols soient exploités en vertu du régime normatif (et le reste en vertu d'un SGRF) dans les proportions suivantes : sous-partie 705 — 80 %; sous-partie 704 — 98 %; sous-partie 703 — 84 %; sous-partie 702 — 97 %. Pour les exploitants aériens, les coûts associés au régime normatif s'inscrivent dans trois grandes catégories : opérations aériennes, formation sur la fatigue et poste de repos. Ils sont estimés à 363 664 588 \$.

Les coûts liés au SGRF incluent les coûts de fonctionnement, de même que les coûts de mise en œuvre. Pour ce qui est des coûts de fonctionnement, les exploitants aériens devront ajuster leur stratégie opérationnelle et leurs activités de façon à respecter les exigences réglementaires, et à gérer la fatigue des membres d'équipage de conduite. Outre le changement dans les coûts de fonctionnement, les exploitants aériens qui utilisent un SGRF engageront des coûts de mise en œuvre pour ce système, lesquels incluent les coûts liés aux opérations suivantes : élaboration des avis d'intention; établissement, mise en œuvre, maintien et contrôle du SGRF; établissement de dossiers de sécurité; réalisation de vérifications; tenue des dossiers. Dans l'ensemble, l'adoption d'un SGRF mènera à des coûts additionnels pour l'industrie qui devraient s'élever à 33 657 875 \$.

2. Coûts pour le gouvernement du Canada

Les coûts pour le gouvernement du Canada seront répartis entre l'administration et la promotion de la conformité, tandis que les coûts additionnels d'application de la loi seront négligeables. L'administration réglementaire comprend le processus d'examen et d'approbation des dossiers de sécurité du SGRF. La promotion de la conformité exigera la mise à jour des documents d'orientation, l'élaboration et la prestation d'une formation interne, et la présentation de séances d'information externes aux intervenants. Les coûts totaux pour le gouvernement du Canada sont estimés à 406 298 \$.

Avantages

Les modifications profiteront aux passagers, aux exploitants aériens commerciaux, aux membres d'équipage et au gouvernement du Canada. Les avantages monétaires des modifications incluent les conséquences évitées (par exemple des décès, des blessures, des dommages à la propriété et des enquêtes), ainsi que l'amélioration du

monetization of benefits due to reduced incidents,³⁴ (e.g. avoided medical costs, environmental damage, third party damage, on-ground fatalities, loss of reputation, airline and airport delay, rescue costs, cargo and passenger luggage damage and loss), as well as improved flight crew members' welfare.

1. *Benefits for passengers*

New prescriptive regime and FRMS provisions for air operators are expected to result in fewer fatalities and injuries. Using TSB historical data, a fatigue contribution rate of 17.5%, an annual passenger growth rate of 4.47%,³⁵ and an effectiveness rate of the amendments of 52.5%,³⁶ the present values of the avoided fatalities and injuries are estimated at \$206,895,444 and \$18,551,028, respectively.

2. *Benefits to commercial air operators*

The amendments will result in avoided property damage and/or commodity loss for air operators. The expected aircraft damage avoided was determined by multiplying the calculated residual value with the average annual probability of an aircraft accident. The present value of avoided property damage is estimated at \$168,367,708. The amendments will result in an estimated avoided commodity loss of \$1,047,216.

bien-être des équipages de conduite mesurée en fonction de la diminution du nombre de congés de maladie. En raison de la rareté des données, il n'a pas été possible de monétiser les avantages associés à la réduction du nombre d'incidents³⁴, aux conséquences évitées (par exemple les coûts médicaux, les dommages à l'environnement, les dommages à un tiers, les décès au sol, la perte de réputation, les retards du transporteur aérien ou de l'aéroport, les coûts de sauvetage et les dommages et les pertes relatifs au fret et aux bagages des passagers), ainsi qu'à l'amélioration du bien-être des membres d'équipage de conduite.

1. *Avantages pour les passagers*

Le nouveau régime normatif et les dispositions relatives au SGRF pour les exploitants aériens devraient donner lieu à une réduction du nombre de décès et de blessures. Au moyen des données antérieures du BST, d'un taux de contribution de la fatigue de 17,5 %, d'un taux annuel de croissance du nombre de passagers de 4,47 %³⁵, et d'un taux d'efficacité des modifications de 52,5 %³⁶, la valeur actualisée des décès évités et des blessures évitées a été estimée à 206 895 444 \$ et à 18 551 028 \$ respectivement.

2. *Avantages pour les exploitants aériens commerciaux*

Les modifications permettront aux exploitants aériens d'éviter des dommages à la propriété ou des pertes de marchandises. La valeur estimée des dommages aux aéronefs évités a été déterminée en multipliant la valeur résiduelle calculée par la probabilité annuelle moyenne d'un accident d'aéronef. La valeur actualisée des dommages évités à la propriété est estimée à 168 367 708 \$. De plus, les pertes de marchandises évitées dans le cadre des modifications sont estimées à 1 047 216 \$.

³⁴ An accident is assumed to cause at least one fatality or one serious injury or significant structural damage to an aircraft. An incident is a less severe occurrence such as an engine failure or precautionary shutdown, or a threat to safety that arises when a crew member, whose duties are directly related to the safe operation of the aircraft, is unable to perform their duties as a result of a physical incapacitation. For the full list of reportable incidents, refer to <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2014-37/page-1.html> (accessed March 17, 2017).

³⁵ Statistics Canada: Based on data from Statistics Canada, the number of air passengers at Canadian airports has increased by 4.47% per year, on average, from 2010 to 2016.

³⁶ U.S. FAA: *Flight Crew Member Duty and Rest Requirements*, 2012 (https://www.faa.gov/regulations_policies/rulemaking/recently_published/media/2120-AJ58-FinalRule.pdf).

³⁴ Un accident fait au moins un mort ou un blessé grave ou cause d'importants dommages structurels à un aéronef. Un incident est un événement moins grave, tel qu'un moteur qui tombe en panne ou qui est coupé par mesure de précaution, ou une situation qui compromet la sécurité lorsqu'un membre d'équipage dont les fonctions sont directement liées à l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef subit une incapacité physique qui le rend inapte à exercer ses fonctions. Pour consulter la liste complète des incidents devant être signalés, voir le lien suivant : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2014-37/page-1.html> (consulté le 17 mars 2017).

³⁵ Statistique Canada : Selon des données de Statistique Canada, le nombre de passagers aériens aux aéroports canadiens a augmenté, en moyenne, de 4,47 % par année de 2010 à 2016.

³⁶ Federal Aviation Administration (FAA): *Flightcrew Member Duty and Rest Requirements* (Exigences relatives au service et au repos des membres d'équipage de conduite), 2012 (https://www.faa.gov/regulations_policies/rulemaking/recently_published/media/2120-AJ58-FinalRule.pdf) [en anglais seulement].

3. Benefits to flight crew members

Reducing flight crew members' exposure to fatigue may result in better health conditions and, therefore, flight crew welfare is expected to be improved. Transport Canada has been able to value the benefit related to reduced sick leave only³⁷ at \$13,147,164 total.

4. Benefits to the Government of Canada

To estimate the avoided TSB investigation costs, Transport Canada used budget data from the TSB's *Plans and Priorities*, 2016–2017. The amendments will result in \$1,369,660 in avoided investigations.

Summary of costs and benefits

Over the 2018–2037 period of analysis, Transport Canada estimates the present value of the costs of the amendments to be \$397.73 million and the benefits to be \$409.38 million. Overall, the net benefits of the amendments will be \$11.65 million. The results are presented in Table 7.

The changes, while bringing Canada in line with ICAO's SARPs for flight crew fatigue management, will be beneficial to various stakeholders, mainly to air passengers, and also to flight crew members, although that benefit is not fully monetized. The analysis shows that benefits to passengers will represent more than 55% of the total monetized benefit. Considering many benefits that Transport Canada was unable to quantify, it is possible that the amendments will result in a larger net benefit to Canadians.

3. Avantages pour les membres d'équipage de conduite

La réduction de l'exposition des membres d'équipage de conduite à la fatigue pourrait donner lieu à un meilleur état de santé et, ainsi, se traduire par l'amélioration du bien-être des membres d'équipage de conduite. Transports Canada a été en mesure d'évaluer l'avantage lié à la réduction du nombre de congés de maladie seulement³⁷, pour un total de 13 147 164 \$.

4. Avantages pour le gouvernement du Canada

Pour estimer les coûts d'enquêtes du BST évitées, Transports Canada a utilisé les données budgétaires du *Rapport sur les plans et les priorités* de 2016-2017 du BST. Les modifications entraîneront des économies de 1 369 660 \$ en enquêtes évitées.

Résumé des coûts et des avantages

Au cours de la période d'analyse 2018-2037, Transports Canada estime la valeur actualisée des coûts des modifications à 397,73 millions de dollars et les avantages à 409,38 millions de dollars. Dans l'ensemble, les avantages nets des modifications s'élèveront à 11,65 millions de dollars. Les résultats sont présentés au tableau 7.

Les changements, en plus d'assurer la conformité du Canada au SARP de l'OACI en matière de gestion de la fatigue des membres d'équipage de conduite, profiteront à divers intervenants, principalement les passagers aériens et les membres d'équipage de conduite, bien que cet avantage ne soit pas entièrement monétisé. L'analyse démontre que les avantages pour les passagers compteront pour plus de 55 % de l'avantage monétaire total. Étant donné les nombreux avantages que Transports Canada n'a pas été en mesure de quantifier, il est possible que les modifications donnent lieu à des avantages encore plus importants pour les Canadiens.

³⁷ The willingness of flight crew to pay to avoid fatigue is at least as high as the salary portion of their sick leave due to fatigue.

³⁷ Le prix que les équipages de conduite sont disposés à payer pour éviter la fatigue est presque aussi élevé que la portion salariale de leurs congés de maladie liés à la fatigue.

Table 7: Results of the cost-benefit analysis of the amendments (2016 CAD\$, 7% discount rate)

Benefits and Costs	2018	2020	2022	2037	Total present value
Monetized benefits					
Benefits to passengers					
Avoided fatalities	0	878,749	13,361,675	10,738,283	206,895,444
Avoided injuries	0	131,303	1,198,987	956,116	18,551,028
Benefits to industry					
Avoided property damage	0	5,526,833	14,473,569	5,641,829	168,367,708
Avoided commodity loss	0	84,280	86,146	31,223	1,047,216
Benefits to flight crew members (decreased sick leave)	0	753,565	1,060,594	446,700	13,147,164
Benefits to government (avoided accident investigation)	0	19,823	116,972	48,098	1,369,660
Total benefits	0	7,394,553	30,297,943	17,862,249	409,378,220
Monetized costs					
Costs to industry					
Flight operations	0	22,619,122	43,855,667	11,638,245	351,600,365
Fatigue training	0	966,179	460,827	35,899	2,336,910
Rest facilities	0	9,727,312	0	0	9,727,312
FRMS operational	0	4,164,077	3,187,645	942,992	31,150,334
FRMS implementation	0	8,479	39,583	89,040	2,507,542
Costs to government					
Administration	0	0	0	0	173,041
Compliance promotion	218,134	8,073	7,051	0	233,258
Enforcement	0	0	0	0	0
Total costs	218,134	37,493,242	47,550,774	12,706,176	397,728,761
Net benefits	(218,134)	(30,098,689)	(17,252,830)	5,156,074	11,649,459
Qualitative and non-monetized benefits					
Improved flight crew welfare, i.e. improved quality of life					
Decreased flight crew medical costs as fatigue-related health issues may be lessened					
Improved passenger and flight crew welfare through reduced incidents					
Avoided site contamination and environmental cleanup					
Avoided third party damage and on-ground fatalities					
Avoided loss of reputation					
Avoided airline delay and rescue costs					
Avoided cargo and passenger luggage damage and loss					

*Due to rounding, some of the columns may not add up exactly.

Tableau 7 : Résultats de l'analyse coûts-avantages des modifications (en dollars canadiens de 2016, taux d'actualisation de 7 %)

Avantages et coûts	2018	2020	2022	2037	Valeur actualisée totale
Avantages monétaires					
Avantages pour les passagers					
Décès évités	0	878 749	13 361 675	10 738 283	206 895 444
Blessures évitées	0	131 303	1 198 987	956 116	18 551 028
Avantages pour l'industrie					
Dommages à la propriété évités	0	5 526 833	14 473 569	5 641 829	168 367 708
Pertes de marchandises évitées	0	84 280	86 146	31 223	1 047 216
Avantages pour les membres d'équipage de conduite (réduction du nombre de congés de maladie)	0	753 565	1 060 594	446 700	13 147 164
Avantages pour le gouvernement (enquêtes sur les accidents évitées)	0	19 823	116 972	48 098	1 369 660
Avantages totaux	0	7 394 553	30 297 943	17 862 249	409 378 220
Coûts monétaires					
Coûts pour l'industrie					
Opérations aériennes	0	22 619 122	43 855 667	11 638 245	351 600 365
Formation sur la fatigue	0	966 179	460 827	35 899	2 336 910
Postes de repos	0	9 727 312	0	0	9 727 312
Fonctionnement du SGRF	0	4 164 077	3 187 645	942 992	31 150 334
Mise en œuvre SGRF	0	8 479	39 583	89 040	2 507 542
Coûts pour le gouvernement					
Administration	0	0	0	0	173 041
Promotion de la conformité	218 134	8 073	7 051	0	233 258
Application de la loi	0	0	0	0	0
Coûts totaux	218 134	37 493 242	47 550 774	12 706 176	397 728 761
Avantages nets	(218 134)	(30 098 689)	(17 252 830)	5 156 074	11 649 459
Avantages qualitatifs et non monétaires					
Amélioration du bien-être de l'équipage de conduite, c'est-à-dire qualité de vie améliorée					
Diminution des coûts médicaux de l'équipage de conduite en raison d'une réduction des problèmes de santé liés à la fatigue					
Amélioration du bien-être des passagers et de l'équipage de conduite en raison d'une réduction du nombre d'incidents					
Contamination de site et dépollution environnementale évitées					
Dommages à un tiers et décès au sol évités					
Perte de réputation évitée					
Retards des transporteurs aériens et coûts de sauvetage évités					
Dommages et pertes relatifs au fret et aux bagages des passagers évités					

* Les chiffres ayant été arrondis, leur somme pourrait ne pas correspondre exactement au total indiqué.

Overall, the benefit-cost ratio is estimated to be 1.03 for the amendments. As shown in Table 8, Subparts 705 and 704 air operators will incur higher costs for the amendments relative to their monetized benefits, whereas Subparts 703 and 702 air operators will have higher benefits than their incurred costs. Had all benefits been monetized, the ratios would all be higher.

Table 8: Benefit-cost ratio by air operator group

705	704	703	702
0.52	0.56	2.59	5.98

Sensitivity analyses

Sensitivity analyses were also performed to measure the impact of uncertainty for some key variables on the amendments' net benefit value and benefit-cost ratio. The sensitivity analyses considered changes in the following variables: crew scheduling cost, effectiveness rate of fatigue management measures, discount rate, timeframe, FRMS operational cost saving factor, proportion of flights adopting FRMS, and split of the Subparts 703 and 702. The highest benefit-cost ratio found was 3.766 and the lowest was 0.840.

Distributional analyses

Attention was paid to how the costs will affect air operators on average and by flight crew member. The analyses found that Subpart 705 air operators will carry the highest cost per operator (\$4.97 million) and Subpart 702 air operators will carry the lowest (\$2,556). By flight crew member, Subpart 703 air operators will carry the highest cost (\$57,008), and Subpart 702 air operators will carry the lowest (\$382).

The analysis also considered how the regulatory changes might affect provinces and territories and found that estimated costs are well distributed across the country. Ontario will bear the highest total costs in Subparts 705, 704, and 702 air operators, while British Columbia will see the largest costs for Subpart 703 air operators.

In order to assess the costs to consumers, Transport Canada looked at the possible costs passed on through

Dans l'ensemble, le ratio coût-avantages est estimé à 1,03 pour les modifications. Comme le montre le tableau 8, les exploitants aériens régis par les sous-parties 705 et 704 engageront des coûts plus élevés pour les modifications relativement à leurs avantages monétaires, alors que les exploitants aériens régis par les sous-parties 703 et 702 auront des avantages plus élevés que leurs coûts engagés. Si tous les avantages avaient été monétisés, les ratios seraient tous plus élevés.

Tableau 8 : Ratio coûts-avantages par groupe d'exploitants aériens

705	704	703	702
0,52	0,56	2,59	5,98

Analyses de sensibilité

Des analyses de sensibilité ont également été réalisées pour mesurer l'incidence de l'incertitude de certaines variables clés sur la valeur des avantages nets et le ratio coûts-avantages des modifications. Les analyses de sensibilité tenaient compte des changements dans les variables suivantes : les coûts d'établissement de l'horaire de travail de l'équipage de conduite, le taux d'efficacité des mesures de gestion de la fatigue, le taux d'actualisation, les échéanciers, le facteur d'économie de fonctionnement du SGRF, la proportion des vols exploités selon le SGRF, et la séparation des sous-parties 703 et 702. Le ratio coûts-avantages le plus élevé s'élevait à 3,766, et le plus bas à 0,840.

Analyses de répartition

Une attention a été portée aux répercussions des coûts sur les exploitants aériens en général et aux coûts par membre d'équipage de conduite. L'analyse a révélé que les exploitants aériens régis par la sous-partie 705 assumeront le coût le plus élevé par exploitant (4,97 millions de dollars) et que les exploitants régis par la sous-partie 702 assumeront le coût le moins élevé (2 556 \$). Par membre d'équipage de conduite, les exploitants aériens régis par la sous-partie 703 assumeront le coût le plus élevé (57 008 \$) et les exploitants aériens régis par la sous-partie 702 assumeront le coût le moins élevé (382 \$).

L'analyse visait également la façon dont les changements réglementaires pourraient toucher les provinces et les territoires et a révélé que les coûts estimatifs étaient bien distribués à l'échelle du pays. L'Ontario devra assumer les coûts totaux les plus élevés pour les exploitants aériens régis par les sous-parties 705, 704 et 702, alors que la Colombie-Britannique devra assumer les coûts les plus élevés pour les exploitants aériens régis par la sous-partie 703.

Afin d'évaluer les coûts pour les consommateurs, Transports Canada a examiné les éventuels coûts transférés sur

passenger plane tickets. The maximum that could be passed on to consumers is \$0.29 per passenger per flight.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to the amendments. The amendments result in administrative costs only for those businesses that implement an FRMS. However, given that air operators can follow the prescriptive regime, costs associated with the FRMS provisions are not considered an administrative burden for the purposes of the “One-for-One” Rule. Transport Canada has sought to minimize these costs so that the requirements on air operators are manageable and adopting an FRMS is cost-effective.

Small business lens

The amendments will affect 605 Canadian air operators including 40 Subpart 705 air operators, 71 Subpart 704 air operators, and 494 Subparts 703 and 702 air operators. Most of Subparts 703 and 702 air operators have 100 employees or fewer and therefore are considered as small businesses. In comparison with the large/medium businesses, Canada will allow two more years for small businesses to comply with the amendments. Table 9 compares the total costs between the flexible and initial options.

le prix des billets d’avion. Le coût maximal qui pourrait être transféré au consommateur est de 0,29 \$ par passager par vol.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas aux modifications. Les modifications entraînent des coûts administratifs seulement pour les entreprises qui mettent en œuvre un SGRF. Toutefois, étant donné que les exploitants aériens peuvent suivre le régime normatif, les coûts associés aux dispositions relatives au SGRF ne sont pas considérés comme un fardeau administratif pour l’application de la règle du « un pour un ». Transports Canada a cherché à réduire au minimum ces coûts de façon à ce que les exigences pour les exploitants aériens soient gérables et que l’adoption d’un SGRF soit rentable.

Lentille des petites entreprises

Les modifications auront une incidence sur 605 exploitants aériens canadiens, c’est-à-dire 40 exploitants aériens régis par la sous-partie 705, 71 exploitants aériens régis par la sous-partie 704, et 494 exploitants aériens régis par les sous-parties 703 et 702. La plupart des exploitants aériens régis par les sous-parties 703 et 702 comptent 100 employés ou moins et, par conséquent, sont considérés comme de petites entreprises. Le Canada allouera aux petites entreprises deux années de plus qu’aux moyennes et grandes entreprises pour se conformer aux modifications. Le tableau 9 compare les coûts totaux entre les options flexible et initiale.

Table 9: Comparison between flexible and initial options (2012 CAD\$, 7% discounted, 10-year timeframe)

<i>Number of small businesses impacted</i>	Flexible option		Initial option	
	Annualized average	Present value	Annualized average	Present value
	Subpart 703 air operators: 4 years to comply Subpart 702 air operators: 2 years to comply		Subpart 703 air operators: 2 years to comply Subpart 702 air operators: 2 years to comply	
	<i>Subparts 703 and 702 (494)</i>		<i>Subparts 703 and 702 (494)</i>	
Total costs for all small businesses	4,643,801	32,616,118	6,394,655	44,913,383
Total costs to 703	4,617,114	32,428,679	6,367,968	44,725,944
Total costs to 702	26,687	187,439	26,687	187,439

Tableau 9 : Comparaison entre les options flexible et initiale (en dollars canadiens de 2012, taux d'actualisation de 7 %, échéancier de 10 ans)

Nombre de petites entreprises touchées	Option flexible		Option initiale	
	Sous-parties 703 et 702 (494)		Sous-parties 703 et 702 (494)	
	Moyenne annualisée	Valeur actualisée	Moyenne annualisée	Valeur actualisée
Coûts totaux pour toutes les petites entreprises	4 643 801	32 616 118	6 394 655	44 913 383
Coûts totaux — sous-partie 703	4 617 114	32 428 679	6 367 968	44 725 944
Coûts totaux — sous-partie 702	26 687	187 439	26 687	187 439

In comparison to the initial option, the flexible option will reduce the annualized average cost for Subpart 703 air operators by roughly 27.38%. Due to Transport Canada not imposing the proposed prescriptive regime on Subpart 702 air operators, there is no difference between the two options for those small businesses. The costs listed for Subpart 702 air operators are FRMS only. Overall, the flexible option will save Canadian small businesses roughly \$12.30 million over the 10-year timeframe.

Consultation

Transport Canada conducted extensive consultations prior to and during the development of the amendments. Many stakeholders were consulted throughout the process, including air operators, associations, pilots and pilots' unions. These consultations were conducted in different fora, including a joint working group, face-to-face meetings, online notices, conference calls and technical briefings.

Initial consultations aimed to

- identify the stakeholder groups (including both air operators and pilots);
- inform the current stakeholder community about the amendments;
- build stakeholder support for the amendments;
- gather relevant information (i.e. for the cost-benefit analysis); and
- gauge stakeholder reactions to changes to the regulatory landscape.

Comparativement à l'option initiale, l'option flexible réduira d'environ 27,38 % le coût moyen annualisé pour les exploitants aériens régis par la sous-partie 703. Étant donné que Transports Canada n'impose pas le régime normatif proposé aux exploitants aériens régis par la sous-partie 702, il n'y a aucune différence entre les deux options pour les petites entreprises. Les coûts énumérés pour les exploitants aériens régis par la sous-partie 702 sont ceux liés au SGRF seulement. Dans l'ensemble, l'option flexible épargnerait aux petites entreprises canadiennes environ 12,30 millions de dollars sur 10 ans.

Consultation

Transports Canada a réalisé de vastes consultations avant et pendant l'élaboration des modifications. De nombreux intervenants ont été consultés dans le cadre du processus, y compris les exploitants aériens, les associations, les pilotes et les syndicats de pilotes. Ces consultations ont été réalisées dans le cadre de diverses tribunes, y compris un groupe de travail conjoint, des réunions en personne, des avis en ligne, des conférences téléphoniques et des séances d'information techniques.

Les consultations initiales visaient à :

- établir les groupes d'intervenants (y compris les exploitants aériens et les pilotes);
- informer la collectivité actuelle d'intervenants des modifications;
- obtenir l'appui des intervenants en ce qui a trait aux modifications;
- rassembler des renseignements pertinents (c'est-à-dire pour l'analyse coûts-avantages);
- évaluer les réactions des intervenants aux changements réglementaires.

Flight Crew Fatigue Working Group, August 2010 to December 2011

In 2010, Transport Canada created a working group of pilots, industry associations and Transport Canada employees. The Working Group chose Dr. Gregory Belenky, a research professor at the Sleep and Performance Research Center at Washington State University, as its scientific advisor. The Working Group

- met for approximately 43 days over the course of 18 months;
- reviewed and considered about 190 data sources; and
- published a final report³⁸ in August 2012, which addressed various discussion topics and provided recommendations.

The Helicopter Association of Canada (HAC) indicated that for their operations, access to a 14-hour duty day was non-negotiable. Initially, the other representatives for air operators, including the Air Transport Association of Canada (ATAC), the Northern Air Transport Association (NATA), the Manitoba Aviation Council (MAC), and the Canadian Business Aviation Association (CBAA) were willing to discuss the issues. However, once it became apparent that the amendments would be more substantive, as supported by the science, all of the representatives for air operators opposed the Working Group report and the resulting proposals.

The National Airlines Council of Canada (NACC), representatives of the pilots' associations (Air Canada Pilots Association [ACPA], WestJet Pilots Association [WJPA], and ALPA) and Teamsters Canada accepted the science but did propose several compromises in the hopes of gaining wider support.

Notice of Proposed Amendment (NPA), September 2014

As a result of the Working Group recommendations, Transport Canada published an NPA on September 15, 2014, for consultation.

During this consultation period, Transport Canada received 83 unique submissions³⁹ on the NPA through the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) consultation process:

- 32 submissions (39%) supported the changes;

³⁸ Report of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council Flight Crew Fatigue Management Working Group, <http://www.wapps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/2/NPA-APM/tcctr.aspx?id=240&lang=eng>.

³⁹ Eleven submissions were duplicates.

Groupe de travail sur la fatigue des équipages de conduite, d'août 2010 à décembre 2011

En 2010, Transports Canada a créé un groupe de travail composé de pilotes, d'associations de l'industrie et d'employés de Transports Canada. Le groupe de travail a choisi le D^r Gregory Belenky, professeur-chercheur du Sleep and Performance Research Center à la Washington State University, à titre de conseiller scientifique. Le groupe de travail :

- s'est réuni environ 43 jours sur une période de 18 mois;
- a examiné et pris en considération environ 190 sources de données;
- a publié en août 2012 un rapport final³⁸ qui abordait divers sujets de discussion et formulait des recommandations.

La Helicopter Association of Canada (HAC) a indiqué que, pour ses activités, l'accès à un jour de travail de 14 heures n'était pas négociable. Initialement, les autres représentants des exploitants aériens, y compris l'Association du transport aérien du Canada (ATAC), la Northern Air Transport Association (NATA), le Conseil aéronautique manitobain (MAC) et l'Association canadienne de l'aviation d'affaires (ACAA), étaient disposés à discuter des enjeux. Toutefois, lorsqu'il est devenu évident que les modifications s'avèreraient plus substantielles — données scientifiques à l'appui — tous les représentants des exploitants aériens se sont opposés au rapport du groupe de travail et aux propositions connexes.

Le Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA), les représentants des associations de pilotes (Association des pilotes d'Air Canada [APAC], l'Association des pilotes de WestJet et l'ALPA) et Teamsters Canada ont accepté les données scientifiques, mais ont proposé plusieurs compromis dans l'espoir d'obtenir un soutien plus important.

Avis de proposition de modification (APM) — septembre 2014

À la suite des recommandations du groupe de travail, Transports Canada a publié un APM le 15 septembre 2014 aux fins de consultation.

Au cours de cette période de consultation, Transports Canada a reçu 83 soumissions uniques³⁹ relativement à l'APM dans le cadre du processus de consultation du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) :

- 32 soumissions (39 %) appuyaient les changements;

³⁸ Rapport du Groupe de travail sur la gestion de la fatigue des équipages de conduite du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne, <http://www.wapps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/2/NPA-APM/tcctr.aspx?id=240&lang=fra>.

³⁹ Onze soumissions étaient des doublons.

- 35 submissions (42%) partially supported the changes, and made suggestions on areas of improvement; and
- 16 submissions (19%) opposed the changes.

Opposing respondents included several individual pilots as well as small to large air operators. Generally, the following issues created the most opposition:

- the maximum FDP table under consideration at that time;
- more restrictive duty lengths based on start times; and
- the implementation period under consideration (one year for all air operators).

Following the NPA consultation period, Transport Canada held face-to-face meetings with stakeholders, from January 19 to 23, 2015, to seek more information on their comments. The first three days consisted of meetings with air operator associations (ATAC, CBAA, HAC, NACC and NATA), while pilot associations (ACPA, ALPA and WJPA) attended the last two days.

Consultation — May 2015

On May 20, 2015, Transport Canada organized another face-to-face meeting with the associations representing stakeholders directly impacted by the changes. ALPA, ACPA, HAC, NACC, Teamsters Canada, ATAC, NATA, and WJPA attended the meeting. During the meeting, Transport Canada proposed additional changes based on the submissions received during the NPA consultation.

Many of the comments Transport Canada received reiterated the concerns that stakeholders had previously raised. Additional concerns arose regarding the consultation process, perceived industry hardship, and implementation timelines.

A lack of consensus between stakeholders emerged, during consultations, on key considerations. For example, while unions and associations representing pilots (specifically ALPA and ACPA) advocated for the same implementation timeframe for air operators who operate aircraft under Subparts 705, 704, and 703 of the CARs, the air operators supported a delayed implementation for Subparts 704 and 703.

- 35 soumissions (42 %) appuyaient partiellement les changements et ont fait des suggestions sur les points à améliorer;
- 16 soumissions (19 %) se sont opposées aux changements.

Parmi les répondants qui s'opposaient, on comptait plusieurs pilotes individuels ainsi que des exploitants aériens de petite à grande taille. En général, les oppositions les plus marquées concernaient les questions suivantes :

- le tableau de la période maximale de service de vol à l'étude à ce moment-là;
- les durées de service plus restrictives en fonction des heures de début;
- la période de mise en œuvre considérée (un an pour tous les exploitants aériens).

À la suite de la période de consultation de l'APM, Transports Canada a tenu des rencontres en personne avec des intervenants, du 19 au 23 janvier 2015, afin de solliciter plus de détails par rapport à leurs commentaires. Les rencontres avec les associations d'exploitants aériens (ATAC, ACAA, HAC, CNLA et NATA) ont eu lieu pendant les trois premiers jours, et les associations de pilotes (APAC, ALPA et WJPA) ont été invitées aux rencontres des deux derniers jours.

Consultation — mai 2015

Le 20 mai 2015, Transports Canada a organisé une autre rencontre en personne avec les associations représentant les intervenants directement touchés par les changements. L'ALPA, l'APAC, la HAC, le CNLA, Teamsters Canada, l'ATAC, la NATA et la WJPA ont assisté à la rencontre. Au cours de cette réunion, Transports Canada a proposé d'autres changements en se basant sur les soumissions reçues lors de la consultation de l'APM.

Bon nombre des commentaires reçus par Transports Canada ont réitéré les préoccupations que les intervenants avaient déjà soulevées. D'autres préoccupations ont été soulevées au sujet du processus de consultation, des difficultés perçues par l'industrie et des échéanciers de mise en œuvre.

Un manque de consensus entre les intervenants est apparu au cours des consultations sur des considérations clés. Par exemple, alors que les syndicats et les associations représentant les pilotes (en particulier l'ALPA et l'APAC) préconisaient le même calendrier de mise en œuvre pour les exploitants aériens qui exploitent des aéronefs en vertu des sous-parties 705, 704 et 703 du RAC, les exploitants aériens étaient en faveur d'une mise en œuvre retardée pour les sous-parties 704 et 703.

1. *Implementation timeframe*

Transport Canada took the two points of view into consideration, analyzed the impacts on small and medium businesses (mostly Subpart 704 and 703 air operators) and recommended the following new implementation timeframes for the prescriptive regime:

- Subpart 705: 12 months (this subsequently was changed to 24 months) from the date of registration of the amendments; and
- Subparts 704 and 703: 48 months from the date of registration of the amendments.

2. *Cargo air operators*

One Subpart 705 cargo air operator voiced concerns with respect to the inclusion of cargo-only operations, given that these operations were excluded, by the U.S. FAA, from their 2012 Final Rule.

Although U.S. air cargo carriers were excluded from the application of the U.S. FAA's new flight and duty time rules (Part 117⁴⁰), they must follow the *Airline Safety and Federal Aviation Administration Extension Act of 2010*,⁴¹ in which U.S. Congress mandated that all Part 121 air carriers (large air carriers), in both passenger and cargo operations, develop and use an FRMP.⁴² In addition, neither EASA nor the Australian Civil Aviation Safety Authority exempted cargo-only operations from their fatigue risk management requirements.

The U.S. FRMP requires that the air cargo carriers to analyze their schedules and adjust them where fatigue is found to be a problem. This has resulted in U.S. air cargo carriers reducing FDPs, increasing rest periods and making sleep rooms available for use while aircraft are being loaded and unloaded at cargo hubs during the night.

Transport Canada, after consulting union members (some representing cargo operations), recognized that all pilots (both passenger-carrying and cargo flight crew members) experience fatigue. Cargo air operators are more likely to fly during the night, when the body naturally wants to

⁴⁰ The rule, found under 14 CFR 117, 119 and 121 came into effect on January 4, 2014.

⁴¹ Public Law 111-216-Aug. 1, 2010 (<https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/PLAW-111publ216/pdf/PLAW-111publ216.pdf>)

⁴² An FRMP requires an air carrier to manage fatigue and assess the ability of the program to improve alertness and mitigate performance errors. This is not quite an FRMS, but approximately two thirds of an FRMS.

1. *Calendrier de mise en œuvre*

Transports Canada a pris en considération les deux points de vue, a analysé les répercussions sur les petites et moyennes entreprises (surtout les exploitants aériens régis par les sous-parties 704 et 703) et a recommandé les nouveaux calendriers de mise en œuvre ci-après pour le régime normatif :

- sous-partie 705 : 12 mois (ce délai a ensuite été changé à 24 mois) à compter de la date d'enregistrement des modifications;
- sous-parties 704 et 703 : 48 mois à compter de la date d'enregistrement des modifications.

2. *Exploitants aériens de transport de fret*

Un exploitant aérien de transport de fret régi par la sous-partie 705 a exprimé des préoccupations au sujet de l'inclusion des opérations de transport tout cargo, étant donné que ces opérations ont été exclues, par la FAA des É.-U., de sa règle finale de 2012.

Bien que les transporteurs aériens de fret américains aient été exclus de l'application du nouveau règlement de la FAA sur le temps de vol et de service (partie 117⁴⁰), ils doivent se conformer à la *Airline Safety and Federal Aviation Administration Extension Act of 2010*⁴¹, dans laquelle le Congrès américain a exigé que tous les transporteurs aériens régis par la partie 121 (grands transporteurs aériens), tant pour le transport de passagers que pour le fret, élaborent et utilisent un plan de gestion des risques liés à la fatigue (PGRF)⁴². En outre, ni l'AESA ni la Civil Aviation Safety Authority de l'Australie n'ont exempté les opérations de transport tout cargo de leurs exigences relatives à la gestion des risques liés à la fatigue.

Le PGRF des États-Unis exige des transporteurs aériens de fret qu'ils analysent leurs horaires et les ajustent lorsqu'il y a un problème de fatigue. Les transporteurs aériens de fret américains ont donc réduit les PSV, augmenté les périodes de repos et mis des salles de repos à la disposition des pilotes lors du chargement et du déchargement des aéronefs dans les centres de fret pendant la nuit.

Transports Canada, après avoir consulté des membres de la partie syndicale (certains représentant les opérations de transport de fret), a reconnu que tous les pilotes (membres d'équipage de conduite du transport de passagers et de fret) ressentent la fatigue. Les exploitants aériens de

⁴⁰ La règle, prévue par le CFR, titre 14, parties 117, 119 et 121 est entrée en vigueur le 4 janvier 2014.

⁴¹ Loi publique 111-216-1^{er} août 2010 (<https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/PLAW-111publ216/pdf/PLAW-111publ216.pdf> [en anglais seulement])

⁴² Un plan de gestion des risques liés à la fatigue (PGRF) exige d'un transporteur aérien qu'il gère la fatigue et évalue la capacité du plan à améliorer la vigilance et atténuer les erreurs liées au rendement. Il ne s'agit pas exactement d'un SGRF, mais il correspond à environ les deux tiers de celui-ci.

sleep — which creates risk in cargo operations due to human physiology.

Consultation — June 2016

On June 21, 2016, Transport Canada held a face-to-face CARAC briefing with stakeholders to update them on the path forward, timelines, implementation periods and guidance materials. Transport Canada confirmed that the amendments under consideration at that time would apply to all air cargo operations. The stakeholders were supportive of Transport Canada's decision not to include air operators who operate aircraft under Subpart 702 *Aerial Work* and 604 *Private Operators* under the prescriptive regime, both types of operations being governed by their own requirements on flight crew fatigue management.

Notice of Intent — March 2017

On March 25, 2017, a notice of intent⁴³ was published in the *Canada Gazette*, Part I, to communicate to stakeholders Transport Canada's policy direction on these amendments. Transport Canada chose to publish a notice of intent before engaging the stakeholders in the formal *Canada Gazette*, Part I, consultation process so as to give Canadians and impacted stakeholders an opportunity to better understand and comment on Transport Canada's policy direction on flight crew fatigue management.

Transport Canada received a total of 15 comments from various groups: four from individual pilots, four from air operators, five from industry associations, one from an aircraft manufacturer, and one from a pilot college. Most of the comments reiterated previous concerns and centered on the themes of implementation periods, FRMS, and the financial and operational impacts.

1. *Implementation timeframe and applicability*

A number of stakeholders expressed their concerns with the relatively short compliance period under the new prescriptive regime for Subpart 705 air operators and conversely the long compliance period for Subpart 703 and 704 air operators, and recommended a number of modifications, including

- extending the implementation of the regulatory amendments for Subpart 705 air operators from one year to two years, so as to provide them with sufficient time to

transport de fret sont plus susceptibles de voler pendant la nuit, lorsque le corps veut naturellement dormir — ce qui crée un risque dans les opérations de transport de fret en raison de la physiologie humaine.

Consultation — juin 2016

Le 21 juin 2016, Transports Canada a tenu une séance d'information en personne du CCRAC avec des intervenants pour les informer de la voie à suivre, des échéanciers, des périodes de mise en œuvre et des documents d'orientation. Transports Canada a confirmé que les modifications à l'étude à ce moment-là s'appliqueraient à toutes les opérations de transport aérien de fret. Les intervenants ont appuyé la décision de Transports Canada de ne pas inclure les exploitants aériens qui exploitent des aéronefs en vertu des sous-parties 702 *Opérations de travail aérien* et 604 *Exploitants privés* dans le régime normatif, les deux types d'exploitation étant régis par leurs propres exigences en matière de gestion de la fatigue des équipages de conduite.

Avis d'intention — mars 2017

Le 25 mars 2017, un avis d'intention⁴³ a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* afin de communiquer aux intervenants l'orientation stratégique de Transports Canada relative à ces modifications. Transports Canada a choisi de publier un avis d'intention avant de solliciter l'engagement des intervenants dans le processus de consultation officiel de la Partie I de la *Gazette du Canada* afin de donner aux Canadiens et aux intervenants touchés l'occasion de mieux comprendre et de commenter l'orientation stratégique de Transports Canada sur la gestion de la fatigue des membres d'équipage de conduite.

Transports Canada a reçu un total de 15 commentaires de divers groupes : quatre de pilotes individuels, quatre d'exploitants aériens, cinq d'associations de l'industrie, un d'un constructeur d'aéronefs et un d'un collège de pilotes. La plupart des commentaires réitéraient les préoccupations antérieures et étaient centrés sur les périodes de mise en œuvre, le SGRF et les impacts financiers et opérationnels.

1. *Calendrier de mise en œuvre et applicabilité*

Un certain nombre d'intervenants ont exprimé leurs préoccupations concernant la période relativement courte de mise en conformité par rapport au régime normatif pour les exploitants aériens régis par la sous-partie 705 et, inversement, la longue période de mise en conformité pour les exploitants aériens régis par les sous-parties 703

⁴³ <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2017/2017-03-25/html/notice-avis-eng.html#na5>

⁴³ <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2017/2017-03-25/html/notice-avis-fra.html>

introduce in their operations the changes required to support the implementation of the new requirements;

- reducing the four-year implementation period for Subpart 703 and 704 air operators; and
- making FRMS available to Subpart 702 air operators.

The implementation periods were discussed extensively with stakeholders. Excluding Subpart 702 air operators from the prescriptive regime takes into account the operational constraints that this proposal may result in for aerial work air operators, as the prescriptive regime may be less appropriate to the scale of their operation and uniqueness of their operations (e.g. firefighting occurs on an emergency basis). Although the new prescriptive regime does not apply to Subpart 702 air operators, Transport Canada agreed that the FRMS provisions will be available to Subpart 702 air operators. This combination of regulatory instruments provides flexibility and reduces the costs associated with flight crew member fatigue risk management.

2. *Fatigue Risk Management System (FRMS)*

Stakeholders made a number of comments and recommendations regarding FRMS:

- FRMS requires strong regulatory supervision to be truly effective;
- more consultation is needed for some newly introduced provisions on FRMS;
- FRMS has been promoted by Transport Canada to avoid developing new regulations that are industry-segment specific;
- the implementation of FRMS will be a costly and complex exercise that is beyond the capability of many air operators in Canada; and
- FRMS is most suited to the scheduled airlines operational context and does not provide sufficient mechanisms to adapt to other types of flight operations, such as Medevac; thus compromising the ability for an operator to realize either a monetary or safety return on the significant investment in establishing an FRMS.

et 704, et ont recommandé un certain nombre de modifications, notamment :

- prolonger d'un an à deux ans la mise en œuvre des modifications réglementaires relatives aux exploitants aériens régis par la sous-partie 705, afin de leur donner suffisamment de temps pour introduire dans leurs opérations les changements nécessaires pour soutenir la mise en œuvre des nouvelles exigences;
- réduire la période de mise en œuvre de quatre ans pour les exploitants aériens régis par les sous-parties 703 et 704;
- mettre le SGRF à la disposition des exploitants aériens régis par la sous-partie 702.

Les périodes de mise en œuvre ont fait l'objet de discussions approfondies avec les intervenants. Le fait d'exclure les exploitants aériens régis par la sous-partie 702 du régime normatif modifié tient compte des contraintes opérationnelles que cette proposition peut entraîner pour les opérations de travail aérien, car le régime normatif peut être moins approprié à leur échelle opérationnelle et à leur caractère unique (par exemple la lutte contre les incendies se produit souvent en cas d'urgence). Bien que le nouveau régime normatif ne s'applique pas aux exploitants aériens régis par la sous-partie 702, Transports Canada a convenu que les dispositions du SGRF seront accessibles à ces exploitants. Cette combinaison d'instruments réglementaires offre une certaine souplesse et réduit les coûts associés à la gestion des risques liés à la fatigue des membres d'équipage de conduite.

2. *Système de gestion des risques liés à la fatigue (SGRF)*

Les intervenants ont fait un certain nombre de commentaires et de recommandations concernant le SGRF :

- le SGRF a besoin d'une forte supervision réglementaire pour être vraiment efficace;
- des consultations plus approfondies sont nécessaires pour certaines nouvelles dispositions relatives au SGRF;
- le SGRF a été promu par Transports Canada pour éviter d'élaborer de nouveaux règlements propres à un secteur de l'industrie;
- la mise en œuvre du SGRF sera un exercice coûteux et complexe qui dépasse les capacités de nombreux exploitants aériens au Canada;
- le SGRF est le plus adapté au contexte opérationnel des entreprises de transport aérien qui offrent des vols réguliers et ne fournit pas de mécanismes suffisants pour s'adapter à d'autres types d'opérations aériennes, comme les opérations Medevac, compromettant ainsi la capacité d'un exploitant à réaliser un retour sur l'investissement important avec la mise en place d'un SGRF, que ce soit sur le plan monétaire ou de la sécurité.

Transport Canada is of the view that both the FRMS regime and the new prescriptive regulations need to be promoted to the industry. Of primary importance to the success of an FRMS is the close collaboration between an air operator and its pilots. Transport Canada is working with four large air operators, who operate aircraft under Subparts 705, 704, 703 and 702, and who are voluntarily implementing FRMS, to identify lessons learned and best practices in operationalizing fatigue risk management. Transport Canada will undertake further pilot projects with smaller air operators (who operate aircraft under Subparts 704 and 703) within the four-year implementation period.

Developing segment-specific prescriptive regulations to address every possible scenario is not a practical option. An FRMS offers the scientific support and flexibility to tailor a solution that is specific to the needs of an individual air operator regardless of the Subpart under which it operates. Even within the same Subpart, the nature of the different operations can vary significantly. For example, among Subpart 705 air operators, the number of pilots for each company ranges from 28 to over 3 500. The FRMS provides the flexibility to be exempted from some provisions of the prescriptive regime using information specific to an operation. In addition, the implementation period will give stakeholders the time required to determine which option is best suited to their operation.

Consultation sessions on guidance materials, February – June 2017

On February 8 and 16, April 5 and 6, and June 5, 2017, Transport Canada held consultation sessions with stakeholders on guidance material to support the flight crew fatigue management amendments. The purpose of the consultation sessions was for stakeholders to provide improvements to the guidance material to address the needs of large and small air operators. Both union representatives and air operators representatives agreed to work together to develop suggestions to help Transport Canada improve the guidance materials.

Prepublication in the *Canada Gazette*, Part I – July 2017

On July 1, 2017, the proposed amendments were published in the *Canada Gazette*, Part I,⁴⁴ and provided

⁴⁴ <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2017/2017-07-08/html/index-eng.html>

Transports Canada est d'avis que le régime du SGRF ainsi que les nouvelles exigences normatives doivent être promus auprès de l'industrie. L'étroite collaboration entre un exploitant aérien et ses pilotes est d'une importance primordiale pour le succès d'un SGRF. Transports Canada travaille avec quatre grands exploitants aériens, qui exploitent des aéronefs en vertu des sous-parties 705, 704, 703 et 702 et qui mettent volontairement en œuvre le SGRF, afin de déterminer les leçons apprises et les pratiques exemplaires en matière de gestion opérationnelle des risques liés à la fatigue. Transports Canada entreprendra d'autres projets pilotes avec des exploitants aériens plus petits (qui exploitent des aéronefs en vertu des sous-parties 704 et 703) pendant la période de mise en œuvre de quatre ans.

L'élaboration de règlements normatifs propres à chaque secteur pour tenir compte de tous les scénarios possibles n'est pas une option pratique. Un SGRF offre le soutien scientifique et la flexibilité nécessaire pour adapter une solution spécifique aux besoins d'un exploitant aérien individuel, quelle que soit la sous-partie en vertu de laquelle il opère. Même à l'intérieur d'une même sous-partie, la nature des différentes opérations peut varier de façon importante. Par exemple, parmi les exploitants aériens régis par la sous-partie 705, le nombre de pilotes pour chaque entreprise varie de 28 à plus de 3 500. Le SGRF offre la souplesse nécessaire pour permettre à un exploitant aérien d'être exempté de certaines dispositions du régime normatif en utilisant des informations spécifiques à une opération. De plus, la période de mise en œuvre donnera aux intervenants le temps nécessaire pour déterminer quelle option convient le mieux à leur opération.

Séances de consultation sur les documents d'orientation, de février à juin 2017

Les 8 et 16 février, les 5 et 6 avril et le 5 juin 2017, Transports Canada a tenu des séances de consultation avec les intervenants sur les documents d'orientation à l'appui des modifications relatives à la gestion de la fatigue des membres d'équipage de conduite. Le but des séances de consultation était de permettre aux intervenants de fournir des améliorations aux documents d'orientation afin de répondre aux besoins des petits et des grands exploitants aériens. Les représentants syndicaux et les représentants des exploitants aériens ont convenu de collaborer pour l'élaboration de suggestions afin d'aider Transports Canada à améliorer les documents d'orientation.

Publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* – juillet 2017

Le 1^{er} juillet 2017, les modifications proposées ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*⁴⁴; une

⁴⁴ <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2017/2017-07-08/html/index-fra.html>

a 90-day comment period to allow interested persons to submit comments. Transport Canada received 69 comments from individuals and organizations, including 44 from air operators (including associations and coalitions of air operators) and 23 from individual pilots, pilot associations and pilot unions.

1. Implementation period

Some stakeholders expressed concerns related to the short length of the implementation period and their ability to comply with the new requirements with the timelines set out. Stakeholders also commented that the implementation period should be the same for all subparts. A software developer indicated that a one-year implementation period would be too short to develop and implement the necessary modifications to flight crew management optimization software.

Transport Canada acknowledges that there are technical impediments and other issues that will make implementation within one year difficult. After considering the impacts on air operators of different sizes and the other issues that affect the ability of air operators to comply within the implementation period, the amendments have been revised to provide an implementation period of 24 months for Subpart 705 air operators (and for Subpart 702 FRMS), and will retain the 48-month implementation period for Subparts 704 and 703 air operators.

2. Applicability — cargo-only operations

Stakeholders reiterated that cargo-only operations should be exempt from the amendments, given that the U.S. FAA has exempted cargo operations. They also indicated that including cargo operations may result in a disadvantageous position for Canadian cargo operations by decreasing their international competitiveness.

Acknowledging the continued concerns expressed by cargo air operators, Transport Canada commissioned a third-party consultant to study the potential competitiveness impacts on the Canadian air cargo sector imposed by the proposed amendments. After briefly outlining the approach taken by three countries (U.S., Australia and Canada), the study examined three metrics deemed crucial to the competitiveness of the air cargo industry: value of goods transported by air, air cargo capacity and air cargo pricing. The study concluded that there would be little to no risk that the implementation of the proposed amendments would lead to reduced access to air cargo services in the international market.

période de commentaires de 90 jours a suivi afin de permettre aux intéressés de soumettre leurs commentaires. Transports Canada a reçu 69 commentaires de particuliers et d'organisations, dont 44 d'exploitants aériens (y compris des associations et des coalitions d'exploitants aériens) et 23 de pilotes, d'associations de pilotes et de syndicats de pilotes.

1. Période de mise en œuvre

Des intervenants ont exprimé des préoccupations quant à la courte durée de la période de mise en œuvre et à leur capacité de se conformer aux nouvelles exigences dans les délais prescrits. Les intervenants ont également indiqué que la période de mise en œuvre devrait être la même pour toutes les sous-parties. Un concepteur de logiciels a indiqué qu'une période de mise en œuvre d'un an serait trop courte pour élaborer et mettre en œuvre les modifications nécessaires aux logiciels d'optimisation de la gestion des membres d'équipage de conduite.

Transports Canada reconnaît qu'il existe des obstacles techniques et d'autres problèmes qui rendraient difficile la mise en œuvre dans un délai d'un an. Après avoir examiné les répercussions sur les exploitants aériens de différentes tailles et les autres problèmes qui ont une incidence sur la capacité des exploitants aériens à se conformer dans la période de mise en œuvre, les modifications ont été révisées afin de prévoir une période de mise en œuvre de 24 mois pour les exploitants aériens régis par la sous-partie 705 (et pour le SGRF relativement à la sous-partie 702), et conserveront la période de mise en œuvre de 48 mois pour les exploitants aériens régis par les sous-parties 704 et 703.

2. Applicabilité — opérations de transport tout cargo

Les intervenants ont réitéré que les opérations de transport tout cargo devraient être exemptées des modifications, étant donné que la FAA des É.-U. a exempté les opérations de transport de fret. Ils ont également indiqué que le fait d'inclure les opérations de transport de fret pourrait désavantager les opérations de transport de fret canadiennes en réduisant leur compétitivité internationale.

Reconnaissant les préoccupations persistantes exprimées par les exploitants aériens de transport de fret, Transports Canada a demandé à un consultant indépendant d'étudier les répercussions potentielles des modifications proposées pour la compétitivité du secteur canadien du transport aérien de fret. Après avoir brièvement décrit l'approche adoptée par trois pays (États-Unis, Australie et Canada), l'étude a examiné trois paramètres jugés essentiels à la compétitivité de l'industrie du transport aérien de fret : la valeur des marchandises transportées par avion, la capacité de fret aérien et le prix du fret aérien. L'étude a conclu qu'il y aurait peu ou pas de risque que la mise en œuvre des modifications proposées entraîne une

As indicated above, in 2010 the U.S. FAA introduced a requirement that all Federal Aviation Regulations (FARs) 121 air operators (including cargo-only operations) develop an FRMP. Transport Canada is of the view that Canadian air cargo operators that adopt an FRMS regime could obtain some flexibility by being exempted from some of the prescriptive rules through effective management of fatigue risks, and given that significant competitiveness impacts are not anticipated, no changes to the amendments were made, and they will apply to cargo-only air operators.

3. *Applicability – Medevac*

Stakeholders indicated that Medevac flights should not be subject to the new requirements, given the unique nature of medical emergencies and their unpredictability.

There are many variables in Medevac flights, including on-board medical staff availability, patient condition and their suitability for air transport, admitting doctor/hospital bed availability, in addition to crew members' conditions which make it a challenging and unique operation. Medevac flights are used during medical emergencies which often cannot be predicted or scheduled, and a delay in the dispatch of a Medevac flight could lead to medical consequences and possibly loss of life. Given the "on-call" nature and urgency associated with Medevac flights, Transport Canada agrees with stakeholders, and the prescriptive regime of the amendments will not apply to Medevac flights. Medevac flights will still be required to follow the provisions in effect prior to the coming into force of the amendments.

4. *Pilot shortage*

Canadian air operators and associations have raised concerns about a pilot shortage for several years, and have voiced concerns that the amendments, by reducing the amount of time and the circumstances under which a pilot can fly, may increase the demand for pilots, exacerbating this shortage. Stakeholders further indicated that the pilot shortage has a greater impact on regional/small air operators, as large airlines target their pilots for hiring.

Transport Canada is also concerned about the issue of pilot shortage in Canada. There are several factors that are contributing to Canada's pilot shortage.

- *High level of retirements.* Many pilots of the baby-boomer generation in Canada and the U.S. are reaching

réduction de l'accès aux services de fret aérien sur le marché international.

Comme indiqué ci-dessus, en 2010, la FAA des É.-U. a introduit une exigence selon laquelle tous les exploitants aériens visés par le Federal Aviation Regulations (FAR) 121 (y compris les exploitants tout cargo) sont tenus d'élaborer un PGRF. Transports Canada est d'avis que les exploitants aériens canadiens de transport de fret qui adoptent le régime du SGRF pourraient obtenir une certaine souplesse en étant exemptés des règles normatives grâce à une gestion efficace des risques liés à la fatigue, et, sous condition qu'aucune répercussion importante sur la compétitivité ne soit prévue, aucun changement n'a été apporté aux modifications, et elles s'appliqueront aux exploitants aériens tout cargo.

3. *Applicabilité – Medevac*

Les intervenants ont indiqué que les vols Medevac ne devraient pas être assujettis aux nouvelles exigences, étant donné la nature unique des urgences médicales et leur imprévisibilité.

Il y a beaucoup de variables dans les vols Medevac, y compris la disponibilité du personnel médical à bord, l'état des patients et leur capacité à être transportés par avion, la disponibilité des lits d'hospitalisation et du médecin chargé de l'admission, en plus des conditions des membres d'équipage qui en font une opération unique et difficile. Les vols Medevac sont utilisés lors d'urgences médicales qui ne peuvent souvent pas être prévues ni programmées, et un retard dans l'envoi d'un vol Medevac pourrait entraîner des conséquences médicales et éventuellement des pertes de vie. Étant donné la nature « à la demande » et l'urgence des vols Medevac, Transports Canada est du même avis que les intervenants, et le régime normatif des modifications ne s'appliquera pas aux vols Medevac. Les vols Medevac continueront de devoir suivre les dispositions en vigueur avant l'entrée en vigueur des modifications.

4. *Pénurie de pilotes*

Depuis plusieurs années, les exploitants et associations du transport aérien au Canada s'inquiètent d'une pénurie de pilotes et craignent que les modifications, en réduisant le temps et en restreignant les circonstances dans lesquelles un pilote peut voler, puissent accroître la demande de pilotes, ce qui exacerbera cette pénurie. Les intervenants ont également indiqué que la pénurie de pilotes a une plus grande incidence sur les exploitants aériens régionaux et les petits exploitants aériens, car les grandes entreprises de transport aérien ciblent leurs pilotes pour l'embauche.

Transports Canada est également préoccupé par la question de la pénurie de pilotes au Canada. Plusieurs facteurs contribuent à la pénurie de pilotes au Canada.

- *Niveau élevé de départs à la retraite.* De nombreux pilotes de la génération des baby-boomers au Canada

the retirement age of 65, which is leading to a reduced supply of experienced pilots while the industry is quickly expanding. According to the U.S. FAA, large American airlines will have to replace over 18 000 pilots over the next three years due to the mandatory retirement age of 65, along with hiring additional pilots as operations expand.

- *Global aviation growth — emerging markets.* The pilot shortage is more notable across the Middle East and Asia. Airlines in this part of the world are expanding rapidly and do not have enough experienced local pilots. These airlines are forced to recruit pilots, with significant financial incentives, from parts of the world where aviation has been established for a longer period, such as Canada and the U.S., driving up demand for these pilots. According to Canadian Aviation Electronics, nearly 10% of Asian Pacific airline pilots are expatriates. In some instances, airlines in the Middle East source over half of their pilots from outside their region.
- *High cost of a pilot's licence.* The costs associated with obtaining each class of pilot's licence is often a prohibiting factor in pursuing a career in aviation, and it should be noted that students are only eligible for student loans if training is taken through a provincially recognized college program. A new pilot may have invested over \$100,000 into their training by the time they achieve an airline transport pilot licence (ATPL).
- *Time required for pilot training.* The time required in completing each requirement for an ATPL, specifically gaining the necessary number of flight hours, is also a limiting factor for prospective pilots. This entire process may take over seven years to complete.
- *Low appeal of remote training and operation.* The time taken away from family, friends and community while training and gaining on-the-job hours, such as bush piloting in remote areas, is not attractive to many young pilots. Currently, Canada has 182 flight training units (FTUs) that offer pilot licence training on aeroplanes and helicopters, approximately half of which are based in Ontario and Quebec. This imposes a significant challenge for many prospective pilots residing in other provinces.
- *Lack of flight instructors.* The pilot shortage has also affected the available pool of flight instructors, which FTUs depend on for training, further limiting the number of prospective pilots. A working group, convened by industry, conducted a survey of ATAC's flight school and carrier members to quantify flight training capacity in Canada. Of 20 FTU respondents, all said that they are not training at full capacity, mainly due to a lack of flight instructors.
- *Low starting wages.* One impediment to recruiting aspiring pilots is the relatively low starting wages which typically start at approximately \$20,000 for a new pilot with a commercial pilot licence (CPL), and \$50,000 for a new pilot with an ATPL.

et aux États-Unis atteignent l'âge de la retraite, soit 65 ans, ce qui entraîne une réduction de l'offre de pilotes expérimentés, alors que l'industrie est en pleine expansion. Selon la FAA des É.-U., les grandes entreprises de transport aérien américaines devront remplacer plus de 18 000 pilotes au cours des trois prochaines années en raison de l'âge de la retraite obligatoire de 65 ans, en plus d'embaucher d'autres pilotes au fur et à mesure de l'expansion des opérations.

- *Croissance mondiale de l'aviation — marchés émergents.* La pénurie de pilotes est plus marquée au Moyen-Orient et en Asie. Les entreprises de transport aérien de cette partie du monde se développent rapidement et n'ont pas assez de pilotes locaux expérimentés. Ces entreprises sont obligées de recruter des pilotes, avec d'importants incitatifs financiers, dans des régions du monde où l'aviation est établie depuis plus longtemps, comme le Canada et les États-Unis, ce qui fait augmenter la demande pour ces pilotes. Selon Canadian Aviation Electronics, près de 10 % des pilotes des entreprises de transport aérien de l'Asie-Pacifique sont des expatriés. Dans certains cas, plus de la moitié des pilotes des entreprises de transport aérien du Moyen-Orient proviennent de l'extérieur de leur région.
- *Coût élevé d'une licence de pilote.* Les coûts associés à l'obtention de chaque catégorie de licence de pilote sont souvent un facteur prohibitif dans la poursuite d'une carrière dans l'aviation. Il faut noter que les étudiants ne sont admissibles aux prêts étudiants que si la formation est suivie dans le cadre d'un programme collégial reconnu par la province. Un nouveau pilote peut avoir investi plus de 100 000 \$ dans sa formation avant d'obtenir sa licence de pilote de ligne (LPL).
- *Temps requis pour la formation des pilotes.* Le temps nécessaire pour satisfaire à chaque exigence d'une LPL, en particulier pour obtenir le nombre d'heures de vol nécessaire, est également un facteur limitatif pour les pilotes potentiels. L'ensemble de ce processus peut prendre plus de sept ans.
- *Faible attrait de la formation et de l'exploitation à longue distance.* Le temps passé loin de la famille, des amis et de la communauté pendant la formation et les heures de travail, comme le pilotage de brousse dans les régions éloignées, n'est pas attrayant pour de nombreux jeunes pilotes. À l'heure actuelle, le Canada compte 182 unités de formation au pilotage (UFP) qui offrent la formation des pilotes d'avions et d'hélicoptères, dont environ la moitié en Ontario et au Québec. Cela représente un défi de taille pour de nombreux pilotes potentiels résidant dans d'autres provinces.
- *Manque d'instructeurs de vol.* La pénurie de pilotes a également affecté le bassin d'instructeurs de vol disponibles, dont dépendent les UFP pour la formation, ce qui limite encore davantage le nombre de pilotes potentiels. Un groupe de travail, convoqué par l'industrie, a mené un sondage auprès des écoles de pilotage et des transporteurs membres de l'ATAC afin de quantifier la

Transport Canada is assessing the full scope and nature of the current and forecasted shortage of aviation professionals, is considering a variety of strategies to address this issue, and is committed to working directly with stakeholders and, Canadian universities and colleges, in order to better address the needs of Canada's aviation industry, especially the needs of small and/or regional air operators. Notwithstanding the pilot shortage, however, Transport Canada views the risks associated with fatigued flight crews as unacceptable.

5. Northern operations concerns

Stakeholders expressed strong concerns regarding the impact of the proposed amendments, as published in the *Canada Gazette*, Part I, on northern air operators and the communities they serve. Northern air operators tend to fly more during the summer as the days are very long and the weather is more temperate. Some air operators may only have one pilot (i.e. no possibility of replacing flight crew members) and the limitation on the number of hours that pilot can fly, especially in the summer, may result in flights being delayed or cancelled. Many operations in the North provide on-demand services for both cargo and passenger services. At times, flights are required on an urgent basis and may require flexibility in the number of hours a pilot can fly, especially given the shortage of pilots in the North. Some air operators have indicated that it may not be feasible to operate in the North under the new requirements.

Although the summer in northern Canada has extended hours of daylight (long days and short nights), it can result in pilots sleeping for a shorter amount of time than their bodies require. Whereas in the winter when days are shorter people sleep more than required.

Transport Canada acknowledges the concerns raised with regard to northern air operators and the communities they serve. Several modifications to the amendments were made in response to these concerns, to mitigate the risk of significant financial impacts on air operators and

capacité de formation au Canada. Parmi les 20 répondants d'UFP interrogés, tous ont indiqué qu'ils ne font pas de l'entraînement à plein rendement, principalement en raison d'un manque d'instructeurs de vol.

- *Faible salaire de départ.* L'un des obstacles au recrutement des pilotes en herbe est le salaire de départ relativement bas, qui commence généralement à environ 20 000 \$ pour un nouveau pilote titulaire d'une licence de pilote professionnel (LPP) et à 50 000 \$ pour un nouveau pilote titulaire d'une LPL.

Transports Canada évalue l'ampleur et la nature de la pénurie actuelle et prévue de professionnels de l'aviation, envisage diverses stratégies pour régler ce problème et s'engage à travailler directement avec les intervenants et les universités et collèges canadiens afin de mieux répondre aux besoins de l'industrie de l'aviation du Canada, en particulier les besoins des petits exploitants aériens et des exploitants aériens régionaux ou l'un des deux. Malgré la pénurie de pilotes, Transports Canada considère cependant que les risques associés à la fatigue des équipages de conduite sont inacceptables.

5. Préoccupations liées aux opérations dans le Nord

Les intervenants se sont dits très préoccupés par les répercussions des modifications proposées, telles qu'elles ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, sur les exploitants aériens du Nord et les collectivités qu'ils desservent. Les exploitants aériens du Nord ont tendance à voler davantage pendant la saison estivale, car les journées sont très longues et les conditions météorologiques sont plus tempérées. Certains exploitants aériens peuvent n'avoir qu'un seul pilote (c'est-à-dire aucune possibilité de remplacer des membres d'équipage de conduite) et la limitation du nombre d'heures de vol que le pilote peut effectuer, surtout en été, peut entraîner des retards ou des annulations de vols. De nombreuses exploitations dans le Nord offrent des services à la demande pour le fret et les passagers. Parfois, les vols sont urgents et peuvent exiger une certaine souplesse quant au nombre d'heures de vol d'un pilote, surtout en raison de la pénurie de pilotes dans le Nord. Certains exploitants ont indiqué qu'il pourrait ne pas être possible d'opérer dans le Nord conformément aux nouvelles exigences.

Bien que l'été dans le Nord du Canada ait des heures de clarté prolongées (longues journées et nuits courtes), les pilotes peuvent dormir moins longtemps que leur corps n'en a besoin. Alors qu'en hiver, quand les jours sont plus courts, les gens dorment plus que nécessaire.

Transports Canada reconnaît les préoccupations soulevées à l'égard des exploitants aériens du Nord et des collectivités qu'ils desservent. Plusieurs modifications ont été apportées aux modifications en réponse à ces préoccupations, afin d'atténuer le risque d'incidences financières

northern and/or remote communities. The amendments were modified by

- modifying the definition of “local night’s rest” to at least nine hours of rest falling between 10:30 p.m. and 9:30 a.m. at the location where a flight crew member is acclimatized, to provide more flexibility to all air operators, including those operating to and from northern communities (i.e. to allow for more flexible start and end times);
- allowing Medevac flights to follow the provisions in effect prior to the coming into force of the amendments, to ensure that critical medical transport services can continue to operate according to the previous requirements; and
- modifying the amendments to clarify when an air operator is required to provide suitable accommodation for a flight crew member (i.e. when away from home base).

In addition, Transport Canada is taking steps to facilitate compliance with the amendments, including via the development of new guidance material to clearly differentiate aerial work operations (Subpart 702) from air taxi operations (Subpart 703), in the context of worker movements from campsites to work sites in rural areas, to provide greater certainty to northern air operators when interpreting the relevant requirements.

Transport Canada also intends to develop a government-backed pilot training program, with a focus on groups currently under-represented in Canadian aviation, such as women, Indigenous peoples and those living in northern communities, to enlarge the pool of new pilots and boost local economic development.

Transport Canada is committed to continuing to work with Canada’s northern communities to help facilitate the prosperity of the northern region. Transport Canada will continue to engage in open dialogue with those stakeholders involved in northern operations, with a view to mitigating any unforeseen effects.

However, aircraft operated under Subpart 703 accounts for the majority of accidents. According to the TSB, between 2006 and 2015 there were a total of 488 aircraft accidents involving aircraft from operations of all sizes. The majority of these accidents (54.5%), as well as the associated fatalities (62%) and serious injuries (57.7%), involved aircraft operated by Subpart 703 air operators. The risks to pilots, passengers and Canadians, due to flight crew fatigue, are in fact most significant for these operations.

importantes pour les exploitants aériens et les collectivités nordiques ou éloignées. Les modifications ont été modifiées de la manière suivante :

- modification de la définition de « nuit de repos locale » à au moins neuf heures de repos entre 22 h 30 et 9 h 30 à l’endroit où un membre d’équipage de conduite est acclimaté, afin d’offrir plus de souplesse à tous les exploitants aériens, y compris à destination et en provenance des collectivités nordiques (c’est-à-dire pour permettre des heures de début et de fin plus flexibles);
- exploitation des vols Medevac toujours régie par les dispositions en vigueur avant l’entrée en vigueur des modifications, afin de veiller à ce que les services de transport médical puissent se poursuivre selon les exigences précédentes;
- modification des modifications pour clarifier quand un exploitant aérien est tenu de fournir un poste de repos approprié à un membre d’équipage de conduite (c’est-à-dire lorsqu’il est loin de sa base d’affectation).

De plus, Transports Canada prend des mesures pour faciliter la conformité aux modifications, notamment par l’élaboration de nouveaux documents d’orientation pour distinguer clairement les opérations de travail aérien (sous-partie 702) des opérations de taxi aérien (sous-partie 703), dans le contexte des déplacements des travailleurs entre les camps et les lieux de travail dans les régions rurales, afin d’offrir une plus grande certitude aux exploitants aériens du Nord lorsqu’ils interprètent les exigences pertinentes.

Transports Canada a également l’intention d’élaborer un programme de formation des pilotes appuyé par le gouvernement, en mettant l’accent sur les groupes actuellement sous-représentés dans l’aviation canadienne, comme les femmes, les peuples autochtones et ceux qui vivent dans les collectivités du Nord, afin d’élargir le bassin de nouveaux pilotes et de stimuler le développement économique local.

Transports Canada s’est engagé à poursuivre la collaboration avec les collectivités nordiques du Canada afin de faciliter la prospérité de la région du Nord. Transports Canada continuera d’engager un dialogue ouvert avec les intervenants qui participent aux opérations dans le Nord, dans le but d’atténuer tout effet imprévu.

Cependant, la majorité des accidents concerne les aéronefs exploités en vertu de la sous-partie 703. Selon le BST, entre 2006 et 2015, il y a eu un total de 488 accidents d’aéronefs impliquant des aéronefs de toutes tailles. La majorité de ces accidents (54,5 %), ainsi que les décès (62 %) et les blessures graves (57,7 %) qui y sont associés, mettaient en cause des aéronefs exploités par des exploitants aériens régis par la sous-partie 703. Les risques pour les pilotes, les passagers et les Canadiens, en raison de la fatigue des membres d’équipage de conduite, sont en fait les plus importants pour ces opérations.

6. *Regulatory approach*

Several stakeholders observed that the amendments are “one size fits all” and do not address the individual needs of air operators and pilots across Canada (e.g. seasonal operations, irregular flights, on-demand services, Medevac flights), nor the differences between different segments of the industry (Subparts 703, 704 and 705 operations).

Transport Canada determined that segment-specific prescriptive regime to address every possible scenario may not be practical. The Canadian aviation landscape is very broad and ranges from large airlines to cargo-only operations to on-demand operations to remote operations, among others. Given the unique operating environment of each of these operations, it would be impossible to regulate each segment separately with individual requirements. FRMS will allow air operators to be exempted from some provisions of the prescriptive regime based on information specific to their unique operations (also see 14 – *Safety cases for on-demand operations*).

The amendments are based on the reality that all pilots experience the detrimental effects of fatigue, irrespective of the type of operation. The amendments include flexibilities to suit different operational needs while respecting the available scientific evidence, including

- staggered implementation dates (two years for Subparts 705 and 702 and four years for Subparts 704 and 703);
- exclusion of Medevac flights from the new prescriptive regime (Medevac flights will continue to follow the provisions that were in effect prior to the coming into force of this amendment), while providing access to the FRMS regime for those flights; and
- FRMS availability for air operators operating aircraft under Subparts 705, 704, 703 and 702 to allow tailoring of fatigue management to air operators’ specific operational needs, provided that they ensure the level of flight crew fatigue and alertness is not adversely impacted in comparison to operating under the prescriptive rules.

In addition, Transport Canada is working with four large air operators on FRMS pilot projects, including a firefighting air operator (Subpart 702), a cargo-only air operator, an airline (Subpart 705), and an air operator conducting flights under Subparts 705, 704, 703 and 702. These pilot projects are expected to provide lessons learned and best practices in operationalizing FRMS that will make it more viable for a greater number of air operators.

6. *Approche réglementaire*

Plusieurs intervenants ont fait remarquer que les modifications sont de type « taille unique » et ne répondent pas aux besoins individuels des exploitants aériens et des pilotes partout au Canada (par exemple opérations saisonnières, vols irréguliers, services à la demande, vols Medevac) ni aux différences entre les différents secteurs de l’industrie (opérations régies par les sous-parties 703, 704 et 705).

Transports Canada a déterminé qu’un régime normatif propre à chaque secteur pour répondre à tous les scénarios possibles pourrait ne pas être pratique. Le paysage de l’aviation canadienne est très vaste et va des grandes entreprises de transport aérien aux opérations de transport tout cargo, aux opérations à la demande et aux opérations dans des régions éloignées, entre autres. Étant donné l’environnement opérationnel unique de chacune de ces opérations, il serait impossible de réglementer chaque secteur séparément avec des exigences individuelles. Le SGRF permettra aux exploitants aériens d’être exemptés de certaines dispositions du régime normatif sur la base d’informations spécifiques à leurs opérations uniques (voir également le point 14 – *Dossiers de sécurité pour les opérations à la demande*).

Les modifications sont fondées sur le fait que tous les pilotes subissent les effets néfastes de la fatigue, quel que soit le type d’exploitation. Les modifications comprennent certaines flexibilités pour répondre à différents besoins opérationnels tout en respectant les preuves scientifiques disponibles, notamment :

- dates de mise en œuvre échelonnées (deux ans pour les sous-parties 705 et 702 et quatre ans pour les sous-parties 704 et 703);
- exclusion des vols Medevac du nouveau régime normatif (les vols Medevac continueront de suivre les dispositions qui étaient en vigueur avant l’entrée en vigueur de cette modification), tout en donnant accès au régime du SGRF pour ces vols;
- disponibilité du SGRF pour les exploitants aériens qui exploitent des aéronefs en vertu des sous-parties 705, 704, 703 et 702 afin de permettre d’adapter la gestion de la fatigue aux besoins opérationnels spécifiques des exploitants aériens, à condition qu’ils s’assurent que le niveau de fatigue et de vigilance des membres d’équipage de conduite n’est pas affecté par rapport à l’exploitation selon les règles normatives.

De plus, Transports Canada travaille avec quatre grands exploitants aériens sur des projets pilotes du SGRF, y compris un exploitant aérien de lutte contre l’incendie (sous-partie 702), un exploitant aérien tout cargo, une entreprise de transport aérien (sous-partie 705) et un exploitant aérien effectuant des vols en vertu des sous-parties 705, 704, 703 et 702. Ces projets pilotes devraient fournir des leçons apprises et des pratiques exemplaires

7. Flight crew member responsibility

Industry stakeholders stressed the importance of reinstating in the CARs the obligation for flight crew members to use rest periods so as to obtain the necessary rest.

Transport Canada recognizes that flight crew members' and air operators' responsibilities are both important elements of the amendments. Collaboration is needed from both sides to effectively reduce the fatigue level so as to enhance aviation safety. Transport Canada agrees in principle that flight crew members should be aware of their responsibility to rest during their rest periods and show up to work "fit for duty."

8. Maximum (cumulative) duty time (now maximum number of hours of work)

Stakeholders had several comments regarding maximum number of hours of work, including

- retention of the resetting of monthly and quarterly flight time limits ("zeroing") for a flight crew member regardless of whether they are operating an aircraft under Subpart 703 or 702;
- clarification of the division between Subpart 702 and Subpart 703, when it relates to transporting Subpart 702 workers to and from campsites, and to and from work sites; and
- better alignment with the best practices established by the EU of 1 900–2 000 hours of work in 365 days.

Transport Canada consulted with key stakeholders about the "zeroing" provision. It was agreed that the issue as to whether or not flights that reposition aerial workers between camps are to be conducted under Subpart 702 or 703 should be clarified. Therefore, Transport Canada will develop guidance material to clarify the distinction between Subparts 702 and 703.

Transport Canada consulted Labour Canada, which recommended reducing the mandated annual hours of work limit from 2 400 hours to 2 200 hours, to be more consistent with the *Canada Labour Code*.

dans l'application du SGRF qui le rendront plus viable pour un plus grand nombre d'exploitants aériens.

7. Responsabilité des membres d'équipage de conduite

Les intervenants de l'industrie ont souligné l'importance de rétablir dans le RAC l'obligation pour les membres d'équipage de conduite de recourir aux périodes de repos afin d'obtenir le repos nécessaire.

Transports Canada reconnaît que les responsabilités des membres d'équipage de conduite et des exploitants aériens sont deux éléments importants des modifications. Une collaboration entre les deux parties est nécessaire pour réduire efficacement le niveau de fatigue afin d'améliorer la sécurité aérienne. Transports Canada convient en principe que les membres d'équipage de conduite devraient être conscients de la responsabilité qui leur incombe de se reposer pendant leurs périodes de repos et de se présenter au travail « apte au travail ».

8. Période maximale (cumulative) de service (maintenant le nombre maximal d'heures de travail)

Les intervenants ont formulé plusieurs commentaires concernant le nombre maximal d'heures de travail, notamment sur :

- le maintien de la réinitialisation des limites de temps de vol mensuelles et trimestrielles (« remise à zéro ») pour un membre d'équipage de conduite, qu'il exploite un aéronef en vertu de la sous-partie 703 ou de la sous-partie 702;
- la clarification de la division entre la sous-partie 702 et la sous-partie 703, lorsqu'il s'agit de transporter les travailleurs régis par la sous-partie 702 à destination et en provenance de camps, et à destination et en provenance de sites de travail;
- une meilleure harmonisation avec les meilleures pratiques établies par l'UE de 1 900 à 2 000 heures de travail en 365 jours.

Transports Canada a consulté les principaux intervenants au sujet de la disposition sur la « remise à zéro ». Il a été convenu qu'il est nécessaire de clarifier la question à savoir si les vols de déplacement des travailleurs aériens entre les camps doivent être effectués en vertu de la sous-partie 702 ou 703. Par conséquent, Transports Canada élaborera des documents d'orientation pour clarifier la distinction entre les sous-parties 702 et 703.

Transports Canada a consulté Travail Canada, qui a recommandé de réduire la limite annuelle obligatoire d'heures de travail de 2 400 heures à 2 200 heures, afin d'être plus conforme au *Code canadien du travail*.

9. Maximum flight duty period table

There were varying opinions regarding the maximum FDP table (see Table 2 above). Some of the air operators commented that the table is too complicated while others indicated that the proposed matrix is mathematically unworkable. In general, air operators were of the opinion that the maximum FDPs are too short and the table is too complicated.

Pilots and unions representing pilots commented that the maximum FDP table does not adhere to science or international best practices. The concern was expressed that the adequate level of fatigue was not reflected for FDPs commencing after 21:00. Stakeholders indicated that the National Aeronautics and Space Administration's (NASA) Ames Research Center recommends no more than 10 hours of work at night, while the U.S. stipulates no more than 8 hours of flying to prevent fatigue on long-range flights at night.

Transport Canada understands the concerns raised and has clarified the description of the maximum FDP table in this Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS). According to the experience and feedback from other jurisdictions such as U.S. FAA and EASA, science is one of many factors that will affect maximum FDPs. Other factors could include labour/union agreements, financial impacts, air operators' operational needs, and employee working environment. Developing a maximum FDP table is a complex process that requires the reconciliation of numerous variables and stakeholder perspectives. Transport Canada's approach to the development of the maximum FDP table therefore depended on the input of the Working Group and is aligned, as much as possible, with the fatigue scientific principles and international practices in other jurisdictions. In addition, flexibility is provided via the FRMS option, allowances for unforeseen operational circumstances, and ultra long-range flights.

10. Local night's rest

Stakeholders raised concerns regarding the definition of "local night's rest" in the proposed amendments. Local night's rest was defined, at prepublication, as a rest period which begins at 10:30 p.m. and ends at 7:30 a.m. at the location where a flight crew member is acclimatized. Stakeholders indicated that the proposed definition was too restrictive and did not provide enough flexibility to accommodate established flights to and from the northern

9. Tableau de la période maximale de service de vol

Les opinions divergent en ce qui concerne le tableau de la période maximale de service de vol (voir le tableau 2 ci-dessus). Certains exploitants aériens ont fait remarquer que le tableau est trop compliqué, tandis que d'autres ont indiqué que la matrice proposée est mathématiquement irréalisable. En général, les exploitants aériens étaient d'avis que les périodes maximales de service de vol sont trop courtes et que le tableau est trop compliqué.

Les pilotes et les syndicats représentant les pilotes ont fait remarquer que le tableau de la période maximale de service de vol n'est pas conforme aux pratiques scientifiques ou aux pratiques exemplaires internationales. On s'est dit préoccupé par le fait que le niveau de fatigue adéquat n'était pas reflété pour les PSV commençant après 21 h. Les intervenants ont indiqué que le centre de recherche Ames de la National Aeronautics and Space Administration (NASA) ne recommande pas plus de 10 heures de travail la nuit, alors que les États-Unis indiquent qu'il ne faut pas dépasser 8 heures de vol pour prévenir la fatigue lors des vols à longue distance la nuit.

Transports Canada comprend les préoccupations soulevées et a clarifié la description du tableau de la période maximale de service de vol dans le présent résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR). D'après l'expérience et la rétroaction d'autres administrations comme la FAA des É.-U. et l'AESA, la science est l'un des nombreux facteurs qui influenceront sur les périodes maximales de service de vol. D'autres facteurs pourraient inclure les accords syndicaux, les impacts financiers, les besoins opérationnels des exploitants aériens et l'environnement de travail des employés. L'élaboration d'un tableau de la période maximale de service de vol est un processus complexe qui exige la conciliation de nombreuses variables et des points de vue des intervenants. L'approche de Transports Canada pour l'élaboration du tableau de la période maximale de service de vol dépendait donc de l'apport du groupe de travail et s'aligne, dans la mesure du possible, sur les principes scientifiques de la fatigue et les pratiques internationales dans d'autres administrations. En outre, la flexibilité est assurée par l'option du SGRF, la prise en compte des circonstances opérationnelles imprévues et les vols à très longue distance.

10. Nuit de repos locale

Les intervenants ont soulevé des préoccupations concernant la définition de « nuit de repos locale » dans les modifications proposées. La nuit de repos locale a été définie, lors de la publication préalable, comme une période de repos qui commence à 22 h 30 et se termine à 7 h 30 à l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté. Les intervenants ont indiqué que la définition proposée était trop restrictive et n'offrait pas suffisamment de

regions where air travellers must take connecting flights to reach their final destination. Stakeholders believe that the science supports a length of time for sleep and supports avoiding the WOCL; however, there is no evidence to support the defined period of between 10:30 p.m. and 7:30 a.m. Stakeholders expressed support for amending the definition so it is similar to other jurisdictions.

Transport Canada carefully analyzed the situation. The local night's rest definitions from other jurisdictions are as follows:

- U.S. FAA: Physiological night's rest means 10 hours of rest that encompasses the hours of 1 a.m. and 7 a.m.; and
- EASA: Local night means a period of 8 hours falling between 10 p.m. and 8 a.m. local time.

Transport Canada agrees with the suggestion to provide more flexibility in terms of the local night's rest definition to better align with EASA and U.S. FAA as well as provide flexibility to northern operations. The amendments, therefore, define a local night's rest as a rest period of at least nine hours that takes place between 10:30 p.m. and 9:30 a.m. at the location where the flight crew member is acclimatized.

11. *Home base definition*

Stakeholders indicated that the provisions related to home base are vague and contradictory. Section 101.01 read as follows: "home base means the location where a flight crew member normally begins and ends its FDP," while section 700.36 reads: "an air operator shall assign a home base for each of its flight crew members."

Transport Canada agrees with this concern. To avoid ambiguity, the amendments were revised to include the following definition of home base: "the location where a flight crew member normally commutes to in order to report for an FDP or for positioning." The amendments were also modified to clarify when an air operator is required to provide suitable accommodation for the flight crew member (i.e. when away from home base).

12. *Approval of FRMS*

Some stakeholders indicated that approval of the FRMS should be required to better align with the ICAO requirement. Stakeholders also indicated that the use of FRMS should be controlled and that simply requiring them to

souplesse pour accommoder les vols établis à destination et en provenance des régions nordiques où les voyageurs aériens doivent prendre des vols de correspondance pour atteindre leur destination finale. Les intervenants croient que la science appuie la durée du sommeil et appuie le fait d'éviter la phase de dépression circadienne; cependant, il n'y a aucune preuve à l'appui de la période définie entre 22 h 30 et 7 h 30. Les intervenants ont exprimé leur appui à la modification de la définition afin qu'elle soit semblable à celle d'autres administrations.

Transports Canada a soigneusement analysé la situation. Les définitions de « nuit de repos locale » dans les autres administrations sont les suivantes :

- FAA des É.-U. : Le repos physiologique nocturne signifie 10 heures de repos qui comprend la période entre 1 h et 7 h du matin;
- AESA : Par nuit locale, on entend une période de 8 heures comprise entre 22 h et 8 h, heure locale.

Transports Canada est d'accord avec la suggestion d'assouplir la définition de « nuit de repos locale » afin de mieux l'harmoniser avec celles de l'AESA et de la FAA des É.-U. et de donner plus de souplesse aux opérations dans le Nord. Les modifications définissent donc la nuit de repos locale comme une période de repos d'au moins neuf heures qui a lieu entre 22 h 30 et 9 h 30 à l'endroit où un membre d'équipage de conduite est acclimaté.

11. *Définition de « base d'affectation »*

Les intervenants ont indiqué que les dispositions relatives aux bases d'affectation sont vagues et contradictoires. L'article 101.01 comprenait le libellé suivant pour « base d'affectation » : « endroit où le membre d'équipage de conduite commence et termine normalement une période de service de vol », tandis que le libellé de l'article 700.36 était : « L'exploitant aérien assigne une base d'affectation à chacun des membres d'équipage de conduite ».

Transports Canada est d'accord avec cette préoccupation. Afin d'éviter toute ambiguïté, les modifications ont été révisées pour inclure la définition suivante de « base d'affectation » : « endroit vers lequel le membre d'équipage de conduite se déplace normalement afin de se présenter au travail pour une période de service de vol ou pour la mise en place ». Les modifications ont également été modifiées afin de préciser quand un exploitant aérien est tenu de fournir poste de repos approprié pour le membre d'équipage de conduite (c'est-à-dire lorsqu'il est loin de sa base d'affectation).

12. *Approbation du SGRF*

Certains intervenants ont indiqué que l'approbation du SGRF devrait être requise pour mieux s'harmoniser avec les exigences de l'OACI. Les intervenants ont également indiqué que l'utilisation du SGRF devrait être contrôlée et

notify Transport Canada of their FRMS may result in abuse of the system.

Transport Canada agrees in principle with an approval mechanism and has established an approval process for safety cases in order for an air operator to be able to use an exemption from the prescriptive limits.

13. Criteria to use a safety case for similar flights

The FRMS provisions, at prepublication, restricted the use of a safety case for a flight to another flight with start times and flight durations within 30 minutes of the safety case flight, among other similarity criteria, including that the flights are operated in the same time zones in the same direction; they operate aircraft of the same type and configuration; and flights are operated with the same number of flight crew members. Some stakeholders indicated that the process should be more flexible so flights can be grouped together under the same safety case.

Transport Canada acknowledged this suggestion and has made changes to improve flexibility while respecting the principles of fatigue science. The changes focus the similarity criteria on the timing, duration, and number of consecutive FDPs;⁴⁵ and rest periods, rather than on individual flight segments.

14. Safety cases for on-demand operations

Stakeholders have indicated that it is a challenge to collect predictive fatigue data in ad hoc operations to validate safety cases (e.g. charter services), and recommended that third parties should be able to develop safety cases as they can facilitate data collection and analysis.

Transport Canada acknowledged this challenge and agreed to allow centrally managed validation of safety cases by a third party on behalf of an air operator, as is being done by some industry associations to facilitate data analysis capability in support of safety management system requirements. However, Transport Canada agrees with other civil aviation authorities, including EASA and the U.S. FAA, that safety cases are not “one size fits all” due to operational differences and flight crew commuting differences, for example. Therefore, fatigue data used to

que le simple fait de leur demander d’aviser Transports Canada de leur SGRF pourrait entraîner un abus du système.

Transports Canada est d’accord en principe avec un mécanisme d’approbation et a établi un processus d’approbation pour les dossiers de sécurité afin qu’un exploitant aérien puisse se prévaloir d’une exemption des règles normatives.

13. Critères d’utilisation d’un dossier de sécurité pour des vols similaires

Les dispositions du SGRF, au moment de la publication préalable, limitaient l’utilisation d’un dossier de sécurité établi à l’égard d’un vol pour un autre vol seulement si l’heure de départ et la durée des vols se situaient dans un intervalle d’au plus 30 minutes de différence, entre autres critères de similarité, notamment que les vols sont effectués dans les mêmes fuseaux horaires, dans la même direction, qu’ils exploitent des aéronefs du même type et de la même configuration, et que les vols sont effectués avec le même nombre de membres d’équipage de conduite. Certains intervenants ont indiqué que le processus devrait être plus souple afin que les vols puissent être regroupés dans un même dossier de sécurité.

Transports Canada a pris acte de cette suggestion et a apporté des changements pour améliorer la souplesse tout en respectant les principes de la science de la fatigue. Les changements mettent l’accent sur les critères de similarité sur le moment, la durée et le nombre de PSV consécutives⁴⁵, ainsi que sur les périodes de repos, plutôt que sur des segments de vol individuels.

14. Dossiers de sécurité pour les opérations à la demande

Les intervenants ont indiqué qu’il est difficile de recueillir des données prédictives sur la fatigue dans le cadre d’opérations ponctuelles pour valider les dossiers de sécurité (par exemple les services nolisés) et ont recommandé que des tiers élaborent des dossiers de sécurité, car ils peuvent faciliter la collecte et l’analyse des données.

Transports Canada a reconnu ce défi et a accepté de permettre la validation des dossiers de sécurité gérée de façon centralisée par une tierce partie au nom d’un exploitant aérien, comme le font certaines associations de l’industrie pour améliorer la capacité d’analyse des données à l’appui des exigences du système de gestion de la sécurité. Toutefois, Transports Canada convient avec d’autres autorités d’aviation civile, y compris l’AESA et la FAA des É.-U., que les dossiers de sécurité ne sont pas de type « taille unique » en raison des différences opérationnelles et des différents

⁴⁵ **Consecutive FDPs** refers to FDP assignments occurring on consecutive days, when the flight crew member has only the required rest period between the FDP assignments.

⁴⁵ Les périodes de service de vol (PSV) consécutives désignent les affectations de PSV qui ont lieu pendant des jours consécutifs, lorsque le membre d’équipage de conduite n’a que la période de repos requise entre les affectations de PSV.

validate an operator's safety case must originate from the exempted flights and the flight crew members operating those flights.

15. Use of fatigue data collected from pilots

Some stakeholders indicated that pilots should be given protection from reprisal when reporting fatigue. Procedures need to be established to ensure the confidentiality of the information submitted by pilots, and to manage and secure the information appropriately.

The confidentiality of information is protected under the *Personal Information Protection and Electronic Documents Act* (PIPEDA). The PIPEDA applies when personal information, including opinions, evaluations, comments, and employee files, is collected, used or disclosed in the course of a commercial activity. The amendments will require air operators to have a process to collaborate with employees in the development of the fatigue reporting policy and procedure. The FRMS provisions as published in the *Canada Gazette*, Part I, already contained provisions requiring the air operator's FRMS to have a policy for the internal reporting of fatigue by flight crew members without fear of reprisal.

16. Consultation process

Some stakeholders indicated that further consultation was needed, and expressed concerns regarding the quality and quantity of past consultations.

With the emergence of an international consensus regarding the risks associated with flight crew fatigue, and clear evidence that Canada's existing flight crew fatigue risk management regime is inadequate, action is needed. Transport Canada had made every effort to consult and communicate with stakeholders over the past eight years, as described in this RIAS. However, stakeholders have divergent views on this issue within stakeholder groups (i.e. between different air operators) and between stakeholder groups (i.e. air operators and pilots/unions), and Transport Canada was not able to obtain a consensus on all aspects of the fatigue risk management regime. Transport Canada has made some adjustments to the amendments based on stakeholder feedback. However, given that fatigue plays a central role in many accidents and incidents, it is imperative that Transport Canada regulate this issue to protect flight crew members and passengers, as well as people and infrastructure on the ground.

vols pris par les membres d'équipage de conduite pour se rendre au travail, par exemple. Par conséquent, les données sur la fatigue utilisées pour valider le dossier de sécurité d'un exploitant doivent provenir des vols exemptés et des membres d'équipage de conduite qui exploitent ces vols.

15. Utilisation des données sur la fatigue recueillies auprès des pilotes

Certains intervenants ont indiqué que les pilotes devraient être protégés contre les représailles lorsqu'ils rendent compte de la fatigue. Des procédures doivent être établies pour assurer la confidentialité de l'information soumise par les pilotes, et pour gérer et sécuriser l'information de façon appropriée.

La confidentialité des renseignements est protégée en vertu de la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques* (LPRPDE). La LPRPDE s'applique lorsque des renseignements personnels, y compris les opinions, les évaluations, les commentaires et les dossiers des employés, sont recueillis, utilisés ou communiqués dans le cadre d'une activité commerciale. Les modifications exigeront que les exploitants aériens disposent d'un processus pour collaborer avec les employés à l'élaboration de la politique et de la procédure de compte rendu de la fatigue. Les dispositions du SGRF publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* contenaient déjà des dispositions exigeant que le SGRF de l'exploitant aérien comprenne une politique sur le compte rendu interne de la fatigue par les membres d'équipage de conduite sans crainte de représailles.

16. Processus de consultation

Certains intervenants ont indiqué que d'autres consultations étaient nécessaires et ont exprimé des préoccupations quant à la qualité et à la quantité des consultations antérieures.

Avec l'émergence d'un consensus international sur les risques associés à la fatigue des équipages de conduite et la preuve évidente que le régime canadien actuel de gestion des risques liés à la fatigue des membres d'équipage de conduite est inadéquat, des mesures s'imposent. Transports Canada s'est efforcé de consulter et de communiquer avec les intervenants au cours des huit dernières années, comme le décrit le présent RÉIR. Toutefois, les intervenants ont des points de vue divergents sur cette question au sein des groupes d'intervenants (c'est-à-dire entre différents exploitants aériens) et entre les groupes d'intervenants (c'est-à-dire les exploitants aériens et pilotes/syndicats), et Transports Canada n'a pas été en mesure d'obtenir un consensus sur tous les aspects du régime de gestion des risques liés à la fatigue. Transports Canada a apporté certains ajustements aux modifications en fonction des commentaires des intervenants. Cependant, étant donné que la fatigue joue un rôle central dans

17. Comments on the benefits and costs

A number of comments were received that are specific to the cost-benefit analysis.

(a) Inclusion of the consultation data in the analysis

Several air operators sought clarification on how figures collected through the consultations have been considered in the cost-benefit analysis. They also expressed concerns regarding the magnitude of costs associated with fatigue training for crew members, computer updating and programming, and crew rescheduling as well as the difference between costs they provided and those in the RIAS.

Prior to the prepublication, Transport Canada surveyed affected air operators through the use of a questionnaire. Responses received were checked for validity (addressing logical errors), analyzed and complemented by expert opinion. Because not all the stakeholders responded to the survey, data were extrapolated to the whole industry to obtain cost figures for fatigue training, computer updating and programming, and crew rescheduling. Subject matter expert opinion was also used to estimate costs where necessary. In summary, Transport Canada used a mix of survey replies, experts' opinion and relevant studies to estimate the costs.

(b) Fairness of industry data

One stakeholder questioned the fairness of data from consulting with air operators and recommended that Transport Canada be independent and base the cost-benefit analysis on its own findings and research.

As indicated above, the cost assessment was not solely based on the result from consultations with air operators, but also on expert opinion. Transport Canada's costing approach was similar to that of the U.S. FAA to some extent. For example, to assess the costs associated with flight crew scheduling, air operators were asked to provide their estimated incremental crew members needed to fulfill the new prescriptive regime. Responses were analyzed and complemented by expert opinion. Hence, Transport Canada did conduct a critical review and assessment of air operators' responses to its survey.

de nombreux accidents et incidents, il est impératif que Transports Canada réglemente cette question afin de protéger les membres d'équipage de conduite et les passagers, ainsi que les personnes et l'infrastructure au sol.

17. Commentaires sur les avantages et les coûts

Un certain nombre de commentaires propres à l'analyse coûts-avantages ont été reçus.

a) Inclusion des données de la consultation dans l'analyse

Plusieurs exploitants aériens ont demandé des éclaircissements sur la façon dont les chiffres recueillis dans le cadre des consultations ont été pris en compte dans l'analyse coûts-avantages. Ils ont également exprimé des préoccupations quant à l'ampleur des coûts associés à la formation sur la fatigue pour les membres d'équipage, à la mise à jour et à la programmation des ordinateurs, et à la modification de l'horaire des membres d'équipage, ainsi qu'à la différence entre les coûts qu'ils ont fournis et ceux du RÉIR.

Avant la publication préalable, Transports Canada a mené une enquête auprès des exploitants aériens concernés au moyen d'un questionnaire. Les réponses reçues ont été vérifiées sur le plan de la validité (correction des erreurs logiques), analysées et complétées par des avis d'experts. Comme tous les intervenants n'ont pas répondu au sondage, les données ont été extrapolées à l'ensemble de l'industrie afin d'obtenir des données sur les coûts de la formation sur la fatigue, de la mise à jour et de la programmation des ordinateurs, et de la modification de l'horaire des membres d'équipage. L'opinion d'experts en la matière a également été utilisée pour estimer les coûts, au besoin. En résumé, Transports Canada a utilisé une combinaison de réponses à l'enquête, d'opinions d'experts et d'études pertinentes pour estimer les coûts.

b) Équité des données de l'industrie

Un intervenant a remis en question l'équité des données provenant de la consultation auprès des exploitants aériens et a recommandé que Transports Canada soit indépendant et fonde l'analyse coûts-avantages sur ses propres constatations et recherches.

Comme indiqué ci-dessus, l'évaluation des coûts n'était pas seulement basée sur les résultats des consultations avec les opérateurs aériens, mais aussi sur l'avis d'experts. L'approche de Transports Canada en matière d'établissement des coûts était semblable à celle de la FAA des É.-U. dans une certaine mesure. Par exemple, pour évaluer les coûts associés à l'établissement des horaires des équipages de conduite, on a demandé aux exploitants aériens de fournir une estimation du nombre de membres d'équipage supplémentaires nécessaires pour satisfaire au nouveau régime normatif. Les réponses ont été analysées et

(c) Homogeneity of carrier group

One air operator stated that not all Subpart 705 air operators are alike. It mentioned that not all Subpart 705 air operators are in the same operational market and, consequently, the type of operation has different effects on the pilots flying the aircraft.

Transport Canada agrees with the fact that not all Subpart 705 air operators are alike. Hence, the effects may be different in various markets in which carriers operate. Due to the absence of carrier-level data, Transport Canada used averages to represent air operators operating under each Subpart.

(d) Proportion of flights breakdown into FRMS and prescriptive measures

One air operator asked how Transport Canada derived the figures used to determine the proportion of flights within the prescriptive regime versus FRMS. The air operator believed their own operations were not accurately reflected by these proportions.

The proportions used to break flights into prescriptive measures and FRMS were developed by subject matter experts within Transport Canada. These proportions were developed to represent the air operators operating under Subparts 705, 704, 703 and 702 as a whole, and therefore may not align exactly with each individual air operator. For that reason, sensitivity analyses were done for additional scenarios. The effects on the overall result are negligible.

(e) Pilot average career

One air operator questioned the assumption that the average pilot career is approximately 20 years. More specifically, the stakeholder stated that the average years of service of its flight crew members is less than the 20 years used in the cost-benefit analysis.

In considering the stakeholder's comment, Transport Canada wants to clarify that the scenario put forward by the stakeholder is for a pilot working for a given operator. Career length in the cost-benefit analysis includes working for any operator. That being said, sensitivity analyses were also performed for this variable to account for the

complétées par des avis d'experts. Par conséquent, Transports Canada a procédé à un examen critique et à une évaluation des réponses des exploitants à son enquête.

c) Homogénéité du groupe des transporteurs

Un exploitant aérien a déclaré que les exploitants aériens régis par la sous-partie 705 ne se ressemblent pas tous. Il a mentionné que tous les exploitants régis par la sous-partie 705 ne se trouvent pas sur le même marché opérationnel et que, par conséquent, le type d'exploitation a des effets différents sur les pilotes aux commandes de l'avion.

Transports Canada est d'accord avec le fait que les exploitants aériens régis par la sous-partie 705 ne se ressemblent pas tous. Par conséquent, les effets peuvent être différents sur les différents marchés dans lesquels les transporteurs opèrent. En raison de l'absence de données au niveau du transporteur, Transports Canada a utilisé des moyennes pour représenter les exploitants aériens régis par chaque sous-partie.

d) Ventilation des vols — proportion des vols visés par les mesures normatives par rapport aux vols visés par le SGRF

Un exploitant aérien a demandé quels étaient les critères utilisés par Transports Canada dans sa ventilation des vols visés par le régime normatif par rapport aux vols visés par le SGRF. L'exploitant aérien était d'avis que ses propres opérations n'avaient pas été comptabilisées de manière appropriée dans la ventilation.

Les critères utilisés pour la ventilation des vols visés par les règles normatives et des vols visés par le SGRF ont été élaborés par des experts en la matière de Transports Canada. Ces critères ont été élaborés pour représenter les exploitants aériens régis par les sous-parties 705, 704, 703 et 702 dans leur ensemble; par conséquent, la proportion peut ne pas correspondre exactement à la situation de chaque exploitant aérien. Des analyses de sensibilité ont été effectuées pour des scénarios additionnels. Les répercussions sur le résultat global sont négligeables.

e) Durée moyenne de la carrière d'un pilote

Un exploitant aérien a remis en question l'hypothèse selon laquelle la durée moyenne de la carrière d'un pilote est d'environ 20 ans. Plus précisément, l'intervenant a déclaré que le nombre moyen d'années de service de ses membres d'équipage de conduite était inférieur à la moyenne de 20 ans utilisée dans l'analyse des coûts-avantages.

Dans sa réponse aux commentaires des intervenants, Transports Canada tient à souligner que le scénario mis de l'avant par l'intervenant vise un pilote travaillant pour un seul exploitant. La durée moyenne de carrière présentée dans l'analyse des coûts-avantages comprend le travail effectué pour le compte de tous les exploitants. Cela étant

uncertainty, using 15- and 25-year careers. The effects on the overall result, which can be seen in the sensitivity analyses section of the cost-benefit analysis, were negligible.

(f) Links between crew member fatigue and TSB data

A stakeholder argued that the monetized avoided fatalities, injuries, property damages, and investigations are all tied to TSB aviation investigation reports, which have not identified fatigue as a systemic issue and have not made any link between fatigue and accidents/incidents.

Many studies have shown a significant relationship between commercial airline accidents and human error. According to the European Cockpit Association, about 70% of fatal accidents are related to human error. It has been recognized that fatigue (due to long hours of work, insufficient rest opportunities, etc.) can impair a pilot's performance, contributing to human error. Transport Canada agrees that TSB has rarely quoted fatigue in past reports, but tended to generally cite human error. However, the TSB has been clear in their inclusion of human fatigue as one of the major aspects of human error and more recently, have begun quoting it directly in reports. Recognizing the research-based link between fatigue and human error, it is therefore logical and sound that TSB air accident and incident casualty statistics be one of the most relevant data sources to be used as inputs for the benefits quantification.

(g) Link between sick leave and crew member pay

An air operator rejected the assumption that sick leave represents 5% of the annual crew member pay, indicating that sick leave per year is less than 2% of the crew member pay.

Transport Canada agrees with the fact that sick leave is unlikely to be comparable across the industry. That means that in some cases sick leave will be more or less than 5% of the crew member pay. The average 5% value used in the analysis is similar to the one used by the U.S. FAA. According to the U.S. FAA, this value has been verified with U.S. labour representatives. Sensitivity analyses over this parameter using 2% and 8% were also performed and led to negligible differences in the overall result.

dit, des analyses de sensibilité ont également été effectuées pour cette variable pour tenir compte de l'incertitude (carrière moyenne de 15 à 25 ans). Les répercussions sur le résultat global, qu'on peut voir dans la section sur l'analyse de sensibilité de l'analyse des coûts-avantages, sont négligeables.

f) Les liens entre la fatigue des membres d'équipage et les données du BST

Un intervenant a souligné que les données relatives à la valeur monétisée des décès, blessures, dommages matériels et enquêtes évités étaient toutes associées aux rapports d'enquête aéronautique du BST; ces rapports n'indiquaient pas la fatigue comme un problème systémique et n'établissaient pas du tout de lien entre la fatigue et les accidents ou incidents.

De nombreuses études ont montré une relation significative entre les accidents des transporteurs aériens commerciaux et les erreurs humaines. Selon l'Association européenne des personnels navigants techniques, près de 70 % des accidents mortels sont dus à l'erreur humaine. Il a été reconnu que la fatigue (en raison des longues heures de travail, de l'insuffisance de possibilités de repos, etc.) peut nuire au rendement du pilote, contribuant ainsi à l'erreur humaine. Transports Canada convient que le BST a rarement cité la fatigue dans les rapports antérieurs, mais a généralement tendance à citer l'erreur humaine. Toutefois, les agents du BST ont clairement défini la fatigue humaine comme l'un des principaux aspects de l'erreur humaine et, plus récemment, ont commencé à l'indiquer directement dans les rapports. Si l'on reconnaît le lien (établi par la recherche) entre la fatigue et l'erreur humaine, il est donc logique de prétendre que les rapports d'accidents et d'incidents aériens du BST constituent l'une des sources de données les plus pertinentes pour la quantification des avantages.

g) Lien entre les congés de maladie et la rémunération des membres d'équipage

Un exploitant aérien a rejeté l'hypothèse que les congés de maladie représentent 5 % de la rémunération annuelle des membres d'équipage; selon lui, les congés de maladie représentent moins de 2 % de la rémunération annuelle des membres d'équipage;

Transports Canada convient qu'il est peu probable que le nombre de congés de maladie demandés puisse être comparé dans l'industrie. Cela signifie que, dans certains cas, le nombre de congés de maladie sera inférieur ou supérieur à 5 % de la rémunération des membres d'équipage. La valeur moyenne de 5 % utilisée dans l'analyse est semblable à celle utilisée par la FAA des É.-U. Selon la FAA, cette valeur a été vérifiée auprès de représentants syndicaux aux États-Unis. Des analyses de sensibilité à l'aide d'un paramètre de valeurs moyennes de 2 % et 8 % ont également été effectuées et ont mené à des différences négligeables dans le résultat global.

(h) Miscellaneous qualitative benefits and costs

Several stakeholders suggested specific benefits and/or costs to add to the analysis. Those recommendations included a possible loss of revenue due to the in-flight crew rest facilities, fewer hours paid out to pilots, decreased insurance premiums, the benefits of reducing long-range flights at night, and the benefits of reducing flight delays.

Transport Canada agrees that some of these suggestions are relevant to the analysis of these amendments. However, many of the costs and benefits suggested by stakeholders are very difficult to estimate. For this reason, some of these costs and benefits were added to the qualitative analysis section.

(i) Applying air passenger growth rate to cargo air operators

A cargo operator questioned several assumptions that have been made to derive the benefits pertaining to cargo air operators, including the passenger growth rate. The operator suggested that the passenger growth rate has no direct application to cargo-only air operators.

Transport Canada agrees that the passenger growth rate is not the appropriate input in assessing the avoided fatalities and injuries related to cargo air operators. Instead, the value of commodities expected to be transported by a cargo operator per year is now quantified. Transport Canada revised its approach to modelling cargo-only air operators in the benefit-cost analysis. Since there are only a few cargo-only air operators, to avoid confidentiality issues, the outcome derived from the cargo analysis is combined with the Subpart 705 result.

(j) Fatigue contribution to accidents

There were two comments related to the fatigue contribution factor. The first comment stated the 17.5% fatigue contribution rate to accidents is derived from a single study. The second one indicated that a contributing factor is not a causal factor, and reducing crew member's fatigue would not necessarily prevent an accident.

The fatigue contribution rate to accidents is not derived from a single study. In fact, it is based on many studies⁴⁶

h) Divers avantages qualitatifs et coûts

Plusieurs intervenants ont suggéré des avantages particuliers ou des coûts à ajouter à l'analyse. Ces recommandations comprenaient ce qui suit : perte possible de revenus en raison des postes de repos en vol de l'équipage, nombre d'heures réduites payées aux pilotes, diminution des primes d'assurance, avantages de la réduction des vols à longue distance la nuit, avantages de la réduction des retards de vol.

Transports Canada convient que certaines de ces suggestions sont pertinentes pour l'analyse de ces modifications. Toutefois, bon nombre des coûts et des avantages proposés par les intervenants sont très difficiles à estimer. Pour cette raison, certains de ces coûts et avantages ont été ajoutés à la section de l'analyse qualitative.

i) Utilisation du taux de croissance du nombre de passagers comme critère pour les exploitants aériens de transport de fret

Un exploitant de transport de fret a remis en question plusieurs hypothèses qui ont été faites pour calculer les avantages relatifs aux exploitants aériens de fret, y compris le taux de croissance des passagers. L'exploitant suggère que le taux de croissance des passagers n'a pas d'application directe sur les exploitants aériens tout cargo.

Transports Canada convient que le taux de croissance des passagers n'est pas un critère adéquat pour évaluer les décès et les blessures évités liés aux exploitants aériens de transport de fret. Au contraire, la valeur des produits devant être transportés par un exploitant tout cargo par année est maintenant quantifiée. Transports Canada a révisé son approche de modélisation pour les exploitants aériens tout cargo dans l'analyse coûts-avantages. Puisqu'il y a seulement quelques exploitants aériens tout cargo, afin d'éviter des questions de confidentialité, les résultats provenant de l'analyse des exploitants aériens tout cargo ont été combinés à la sous-partie 705.

j) Contribution de la fatigue aux accidents

Il y avait deux commentaires liés au facteur de la fatigue. Selon le premier commentaire, le taux de contribution de la fatigue aux accidents de 17,5 % est tiré d'une seule étude. Le deuxième a indiqué qu'un facteur contributif n'est pas un facteur causal, et que le fait de réduire le niveau de fatigue des membres d'équipage ne préviendrait pas nécessairement un accident.

Le taux de contribution de la fatigue aux accidents n'est pas tiré d'une seule étude. En fait, il est fondé sur de

⁴⁶ Examples of studies citing fatigue as a contributory to accidents:

- Goode J.H., "Are pilots at risk due to fatigue?," *Journal of Safety Research*, 2003, 34, 309-313.
- Velazquez J. "The presence of behavioral traps in U.S. airline accidents: A qualitative analysis," *Safety*, 2018, 4.

and it is a shared view among fatigue scientists. Therefore, different internationally recognized sources quoted fatigue as a contribution factor to accidents. According to the U.S. NTSB, fatigue contributes to 20–30% of transport accidents (air, sea, road, and rail). A European Transport Safety Council study,⁴⁷ using different sources, concluded that crew member fatigue contributes to about 15–20% to the overall accident rate in commercial aviation. For the purpose of the analysis, Transport Canada used the midpoint of 17.5%.

As indicated in the cost-benefit analysis accompanying these amendments, many studies have shown a significant relationship between commercial airline accidents and human error, including flight crew fatigue. ICAO also identifies fatigue as a major human-factor safety hazard because it affects most aspects of a flight crew member's ability to perform their duties (see Background section above).

(k) Crew scheduling cost quantification process

Two stakeholders requested clarification on how the additional crew scheduling cost was quantified. One of them also indicated the costs simply encompass the scheduling costs, and ignored other costs such as the associated crew member training costs.

Through consultations with air operators, Transport Canada received responses to a number of costing questions, including the number of additional crew members needed to fulfill the new prescriptive regime. As indicated in this RIAs, using the survey replies and expert opinion to extrapolate to all air operators, it is estimated that the incremental flight crew scheduling costs will increase by 3.97% for Subpart 705 air operators, 12.96% for Subpart 704 air operators, and 17.53% for Subpart 703 air operators, on average. These estimates have been used to derive the total crew scheduling costs for each air operator's Subpart. Other costs, such as crew management

nombreuses études⁴⁶. Il s'agit d'un point d'entente parmi les scientifiques de la fatigue. Différentes sources reconnues à l'échelle internationale ont cité la fatigue comme un facteur contribuant aux accidents. Selon le NTSB des États-Unis, la fatigue contribue à 20 à 30 % des accidents de transport (aérien, maritime, routier et ferroviaire). Une étude⁴⁷ du Conseil européen pour la sécurité des transports (utilisant plusieurs sources) a conclu que la fatigue des membres d'équipage contribue à environ 15 à 20 % de l'ensemble des accidents dans l'aviation commerciale. Pour la présente analyse, Transports Canada a utilisé le point médian de 17,5 %.

Tel qu'il est indiqué dans l'analyse coûts-avantages accompagnant ces modifications, de nombreuses études ont montré une relation significative entre les accidents des transporteurs aériens commerciaux et les erreurs humaines, y compris la fatigue de l'équipage de conduite. L'OACI définit également la fatigue comme un important danger pour la sécurité, car elle a une incidence sur la plupart des aspects de la capacité d'un membre d'équipage de conduite à exercer ses fonctions (voir la section Contexte ci-dessus).

k) Processus de quantification des coûts de planification des horaires des membres d'équipage

Deux intervenants ont demandé des précisions sur la façon dont les coûts de planification pour l'ajout de membres d'équipage ont été quantifiés. L'un d'eux a indiqué aussi que les données présentées ne comprennent que les coûts de planification et ne tiennent pas compte de tous les autres frais, comme les coûts de formation des membres d'équipage.

Dans le cadre de consultations avec les exploitants aériens, Transports Canada a reçu des réponses à un certain nombre de questions relatives aux coûts, y compris le nombre de membres d'équipage additionnels nécessaires pour satisfaire au nouveau régime normatif. Tel qu'il est indiqué dans le présent REIR, lequel utilise les réponses du sondage et le point de vue d'experts pour extrapoler les données pour tous les exploitants, on estime que les coûts différentiels des équipages de vol augmenteraient de 3,97 % pour les exploitants aériens visés par la sous-partie 705, de 12,96 % pour les exploitants aériens visés par la sous-partie 704 et de 17,53 % pour les exploitants

⁴⁷ Akerstedt T. and al.: Paper prepared for the European Transport Safety Council "Meeting to discuss the role of EU FTL legislation in reducing cumulative fatigue in civil aviation" in Brussels on Wednesday, February 19, 2003 — <https://www.eurocockpit.be/pages/fatigue-in-accidents> and <https://www.eurocockpit.be/sites/default/files/Akerstedt-Mollard-Samel-Simons-Spencer-2003.pdf> accessed March 17, 2017.

⁴⁶ Exemples d'études citant la fatigue comme facteur dans des accidents (en anglais seulement) :

- Goode J.H., « Are pilots at risk due to fatigue? » *Journal of Safety Research*, 2003, 34, 309-313.
- Velazquez J., « The presence of behavioral traps in U.S. airline accidents: A qualitative analysis », *Safety*, 2018, 4.

⁴⁷ Akerstedt T. et al. : document préparé pour la rencontre du Conseil européen pour la sécurité des transports « Meeting to discuss the role of EU FTL legislation in reducing cumulative fatigue in civil aviation », à Bruxelles le mercredi 19 février 2003 — <https://www.eurocockpit.be/pages/fatigue-in-accidents> et <https://www.eurocockpit.be/sites/default/files/Akerstedt-Mollard-Samel-Simons-Spencer-2003.pdf>, consulté le 17 mars 2017 (en anglais seulement).

computer system costs, initial and recurrent fatigue training costs, and rest facility costs have been quantified and included in the analysis.

(l) Timeframe

One stakeholder refuted the use of a 15-year analysis timeframe, and questioned why Transport Canada deviated from the 10-year analysis timeframe used by the U.S. FAA for their *Flightcrew Member Duty and Rest Requirements* regulations. The stakeholder indicated that using the 15-year timeframe magnifies the cost to major airlines.

As Transport Canada explains in this RIAS, due to the 4-year transitional period for certain air operators, a 10-year timeframe will not effectively capture the impact of these amendments. While the 15-year timeframe increases the total costs in the analysis, it also increases the associated benefits. As the sensitivity analyses show, the benefit-cost ratio increases as the analysis timeframe is extended.

(m) Implementation dates

A stakeholder suggested the requirement of a one-year implementation period across all air operators, rather than delaying implementation for some portions of the industry.

Moving up the implementation date for smaller carriers to match those for Subpart 705 would put undue pressures on small businesses. As such, this option is not being considered.

Consultations following prepublication, July 2017 to March 2018

Recognizing the concerns raised by stakeholders before and after prepublication, in particular the concerns regarding potential financial impacts on stakeholders, Transport Canada held additional consultation sessions beginning in July 2017, many led by a senior departmental official, to analyze the comments received and exchange ideas on how to improve the amendments. As a result, significant changes were made to the amendments to address the practical operational difficulties and financial burdens while maintaining aviation safety.

aériens visés par la sous-partie 703, en moyenne. Ces estimations ont été utilisées pour calculer les coûts totaux pour les membres d'équipage additionnels pour chaque sous-partie. D'autres frais, comme les coûts du système informatique de gestion des membres d'équipage, les coûts de la formation sur la fatigue initiale et périodique et les coûts des postes de repos, ont été quantifiés et inclus dans l'analyse.

l) Période

Un intervenant a réfuté l'utilisation d'une période de 15 ans pour l'analyse; il se demande pourquoi Transports Canada n'a pas eu recours à la période de 10 ans que la FAA des É.-U. a utilisée pour sa réglementation sur les exigences relatives au service et au repos des membres d'équipage de conduite, *Flightcrew Member Duty and Rest Requirements*. Les intervenants ont indiqué que l'utilisation d'une période de 15 ans a pour effet de faire augmenter les coûts pour les principaux transporteurs aériens.

Comme Transports Canada l'explique dans cette étude d'impact, en raison de la période de transition de 4 ans pour certains exploitants aériens, une période de 10 ans ne permettrait pas d'établir clairement l'incidence de ces modifications. Bien que la période de 15 ans augmente les coûts totaux dans l'analyse, elle augmente également les avantages connexes. Comme l'analyse de sensibilité le montre, le ratio avantages-coûts augmente à mesure que la durée de l'analyse est prolongée.

m) Dates de mise en œuvre

Un intervenant propose une période de mise en œuvre d'un an pour tous les exploitants aériens, plutôt que de retarder la mise en œuvre dans certaines parties de l'industrie.

Le fait de devancer la date de mise en œuvre pour les petits transporteurs (afin qu'elle corresponde à la date de mise en œuvre pour les transporteurs visés par la sous-partie 705) entraînerait une pression indue sur les petits transporteurs. Cette option n'est pas envisagée.

Consultations après la publication préalable, de juillet 2017 à mars 2018

Reconnaissant les préoccupations soulevées par les intervenants avant et après la publication préalable, en particulier les préoccupations concernant les répercussions financières sur les intervenants, Transports Canada a tenu des séances de consultation supplémentaires à partir de juillet 2017 (de nombreuses dirigées par un cadre supérieur du ministère) pour analyser les commentaires reçus et échanger des idées sur la façon d'améliorer les modifications. Par conséquent, des changements importants ont été apportés aux modifications pour régler les problèmes opérationnels et atténuer le fardeau financier pour les intervenants tout en maintenant la sécurité aérienne.

On March 16, 2018, Transport Canada hosted an industry briefing with stakeholders to update them on the comments received during the *Canada Gazette*, Part I, comment period. Major associations, air operators and pilot unions attended the briefing. Transport Canada provided information on how the major comments were addressed and outlined changes that would be made to the amendments subsequent to prepublication. Stakeholders presented some concerns with the aspects of the amendments that were discussed and indicated that not enough detail was provided regarding some of the possible amendments to provide meaningful feedback, in particular stakeholders raised concerns regarding the long regulatory development process and the maximum FDP table. Transport Canada maintains its position that the maximum FDP table was developed with the input of the Working Group, in an effort to balance the competing positions of air operators and pilots, and is better aligned with international standards, relative to past flight duty limits. Approval mechanisms under the FRMS regime was another focus of the discussion (see section 12 — *Approval of FRMS* above). After the session, each attendee received a summary of the briefing session and was asked to validate the content to ensure that the discussion was captured accurately.

Comments were received from 13 stakeholders. Stakeholders expressed strong opinions regarding several modifications to the amendments, namely

- (1) *Implementation periods.* Many stakeholders welcomed the extended implementation periods. However, some stakeholders voiced concern over the extended implementation periods and indicated that these changes need to come into effect as soon as possible. Additionally, the length of the regulatory process has already delayed the implementation of fatigue regulations. The extended implementation periods will be included in the amendments to allow all air operators the time needed to implement the Regulations and develop safety cases.
- (2) *Maximum annual number of hours of work.* Some stakeholders indicated that lowering the annual number of hours of work to 2 200 (from 2 400 hours) does nothing for fatigue as the limit remains ineffectual; while others indicated that reducing the maximum number of hours of work to 2 200 is a substantive change made after the publication in the *Canada Gazette*, Part I, and would require a second publication in the *Canada Gazette*, Part I to allow

Le 16 mars 2018, Transports Canada a organisé une séance d'information à l'intention de l'industrie afin d'informer les intervenants des commentaires reçus au cours de la période de commentaires suivant la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Les grandes associations, les exploitants aériens et les syndicats de pilotes ont assisté à la séance d'information. Transports Canada a fourni des renseignements sur la façon dont les principaux commentaires ont été abordés et a décrit les changements qui seraient apportés aux modifications à la suite de la publication préalable. Les intervenants ont présenté certaines de leurs préoccupations relatives aux modifications qui ont fait l'objet de discussions. Ils ont indiqué qu'ils ne disposaient pas de suffisamment de renseignements détaillés pour formuler des commentaires. Les intervenants ont notamment soulevé des préoccupations concernant le long processus d'élaboration de la réglementation et le tableau de la période maximale de service de vol. Transports Canada maintient sa position que le tableau de la période maximale de service de vol a été élaboré avec la participation du groupe de travail, dans un effort pour équilibrer les positions concurrentes des exploitants aériens et des pilotes, et est mieux harmonisé avec les normes internationales, par rapport aux limites de service de vol antérieures. Les mécanismes d'approbation en vertu du régime SGRF ont aussi fait l'objet de discussions (voir la partie 12 — *Approbation du SGRF* ci-dessus). Après la séance, tous les participants ont reçu un compte rendu de la séance d'information et il leur a été demandé de valider le contenu afin de s'assurer que les discussions avaient été saisies correctement.

Des commentaires ont été reçus de 13 intervenants. Les intervenants ont exprimé des opinions bien arrêtées concernant plusieurs changements apportés aux modifications :

- (1) *Périodes de mise en œuvre.* De nombreux intervenants voient d'un bon œil la prolongation des périodes de mise en œuvre. Cependant, certains intervenants ont exprimé des préoccupations à ce sujet et ont indiqué que ces changements doivent entrer en vigueur le plus tôt possible. De plus, le long processus a déjà retardé la mise en œuvre de la réglementation sur la fatigue. La prolongation des périodes de mise en œuvre sera incluse dans la modification pour permettre à tous les exploitants aériens de disposer de suffisamment de temps pour mettre en œuvre les dispositions du Règlement et élaborer des dossiers de sécurité.
- (2) *Nombre maximal annuel d'heures de travail.* Certains intervenants ont indiqué que la réduction du nombre annuel d'heures de travail (de 2 400 à 2 200 heures) n'a aucun effet sur la fatigue, car la limite demeure inefficace; d'autres ont indiqué que la réduction du nombre annuel d'heures de travail constituait un changement de fond apporté à la suite de la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Ils sont d'avis qu'une deuxième publication

stakeholders to provide comments. The amendments will include an annual number of hours of work limit of 2 200 hours to be consistent with the *Canada Labour Code*.

- (3) *Maximum flight duty period table*. Some stakeholders voiced their concern that this approach would not do enough to reduce fatigue occurrences and had strayed from the science. For example, with respect to flights starting in late afternoon (between 5 p.m. and 11:59 p.m.), some stakeholders feel that a maximum FDP of 12 hours is too long and it should be reduced to 10 hours which is supported by science. The table was developed based on the Working Group recommendations and is consistent, as much as possible, with international standards.
- (4) *Approval of FRMS safety cases* (not part of the *Canada Gazette*, Part I, consultation). The proposed amendments, as published in the *Canada Gazette*, Part I, did not include a requirement for FRMS safety cases to be approved by Transport Canada. Some stakeholders requested that the FRMS safety cases be approved by Transport Canada to be consistent with the ICAO requirement (i.e. safety cases would need to be approved before air operators would be allowed to exceed the prescriptive limits). At the meeting, Transport Canada indicated that it would explore how an approval process would operate. Some stakeholders felt that this change should be considered a substantive change from the *Canada Gazette*, Part I, and would, therefore, require the amendments to be published in the *Canada Gazette*, Part I, a second time.
- (5) *Using a safety case for similar flights*. While most stakeholders support the idea of grouping similar flights under a safety case, some stakeholders thought that it could undermine FRMS and increase risk to passengers and crew. The amendments contain criteria for determining if the flights can be considered similar (e.g. the same aircraft type, the same number of flight crew members, etc.). Since the flights will be considered to be similar, grouping them into a safety case will not have an impact on safety.
- (6) *Safety cases for on-demand operations*. Stakeholders expressed concern with respect to building a

dans la Partie I de la *Gazette du Canada* serait nécessaire, afin de permettre aux intervenants de formuler des commentaires. Les modifications comprennent une limite annuelle du nombre d'heures de travail de 2 200 heures, afin de se conformer au *Code canadien du travail*.

- (3) *Tableau de la période maximale de service de vol*. Certains intervenants se sont dits préoccupés par le fait que cette approche n'irait pas assez loin pour réduire la fatigue et qu'elle s'éloignait trop des preuves scientifiques. Par exemple, en ce qui concerne les vols effectués à la fin de l'après-midi (entre 17 h et 23 h 59), certains intervenants estiment qu'une période maximale de service de vol de 12 heures est trop longue et qu'elle devrait être réduite à 10 heures (durée appuyée par la science). Le tableau a été élaboré en fonction des recommandations du groupe de travail et est conforme, dans la mesure du possible, aux normes internationales.
- (4) *Approbation des dossiers de sécurité du SGRF* (ne fait pas partie du processus de consultation à la suite de la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*). Les modifications proposées publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* ne comprennent pas une exigence pour les dossiers de sécurité du SGRF d'être approuvés par Transports Canada. Certains intervenants ont demandé que les dossiers de sécurité du SGRF soient approuvés par Transports Canada afin d'être conformes à l'exigence de l'OACI (c'est-à-dire les dossiers devraient être approuvés avant que les exploitants aériens ne soient autorisés à dépasser les limites normatives). Lors de la réunion, Transports Canada a indiqué qu'il se pencherait sur l'approche à adopter. Certains intervenants estiment que ce changement constitue un changement de fond apporté à la suite de la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Ils sont d'avis qu'une deuxième publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* serait nécessaire, afin de permettre aux intervenants de formuler des commentaires.
- (5) *Utilisation des dossiers de sécurité pour des vols similaires*. Bien que la plupart des intervenants appuient l'idée de regroupement des vols semblables dans un dossier de sécurité, certains intervenants sont d'avis que cette approche pourrait miner le SGRF et accroître les risques pour les passagers et l'équipage. Les modifications contiennent des critères à appliquer pour déterminer si les vols peuvent être considérés comme semblables (par exemple le même type d'aéronef, le même nombre de membres d'équipage de conduite, etc.). Puisque les vols seront considérés comme semblables, le fait de les regrouper dans un dossier de sécurité n'aura pas d'incidence sur la sécurité.
- (6) *Dossier de sécurité pour les opérations à la demande*. Les intervenants ont exprimé des

safety case for on-demand operations in light of their unique operations, including the lack of data available to aid in building a safety case. Stakeholders also pointed out that building safety cases for these types of operations was not discussed by the Working Group. Some stakeholders did support this change. Transport Canada recommends allowing centrally managed validation of safety cases by industry associations or third parties on behalf of air operators.

Regulatory cooperation

Comparison of applicability

On January 4, 2012, the U.S. FAA published a final rule⁴⁸ related to flight crew member duty and rest requirements in the Federal Register. The Regulations, which only apply to passenger operations conducted under 14 CFR 121 (part 121 includes Subparts 705 and 704 of the CARs, but does not include Subpart 703), became effective on January 4, 2014. On December 21, 2011, the U.S. FAA also issued a Regulatory Impact Analysis (original RIA) dated November 18, 2011.⁴⁹ The original RIA provides the basis for the U.S. FAA's decision to (1) promulgate the final rule establishing new flight, duty, and rest requirements for flight crews in passenger operations; and (2) exclude flight crews in cargo-only operations from the new mandatory requirements. While cargo-only operations are not required to meet the new Regulations, the rule permits these air operators to opt in to the rule. When the final rule was published in 2012, the U.S. FAA determined that air operators who operate aircraft under part 135 (equivalent to Subpart 703) warranted special consideration because of their unique operating environment. However, the U.S. FAA is in the process of developing rules for these air operators.

The U.S. FAA requires air carriers to have an FRMP (approximately two thirds of a complete FRMS). The FRMP must include current flight time and duty period limitations; a rest scheme to manage pilot fatigue; annual training to increase awareness of fatigue-related issues; and methodology to assess the effectiveness of the program. The FRMP is also reviewed and accepted or rejected by the U.S. FAA. The U.S. FAA's regulations also allow for the voluntary adoption of a complete FRMS approach. A

préoccupations à l'égard de l'établissement de dossiers de sécurité pour les opérations à la demande à la lumière de leurs propres opérations, y compris le manque de données disponibles pour aider à établir un dossier de sécurité. Les intervenants ont également souligné que le fait d'établir des dossiers de sécurité pour ces types d'opérations n'a pas été abordé par le groupe de travail. Certains intervenants n'appuient pas ce changement. Transports Canada recommande une validation centralisée des dossiers de sécurité par les associations de l'industrie ou des tierces parties agissant au nom des exploitants.

Coopération en matière de réglementation

Comparaison — applicabilité

Le 4 janvier 2012, la FAA des É.-U. a publié une règle finale⁴⁸ liée aux exigences relatives au service et au repos des membres d'équipage de conduite dans le *Federal Register*. Le Règlement, qui ne s'applique qu'aux opérations de transport de passagers régies par le 14 CFR 121 (la partie 121 comprend l'équivalent des sous-parties 705 et 704 du RAC, mais pas de la sous-partie 703), est entré en vigueur le 4 janvier 2014. Le 21 décembre 2011, la FAA des É.-U. a également fait une analyse d'impact de la réglementation (datée du 18 novembre 2011⁴⁹). L'analyse appuie la décision de la FAA des É.-U. (1) de promulguer la règle finale visant l'établissement de nouvelles exigences relatives au service, aux vols et au repos pour les équipages de conduite dans le cadre du transport de passagers; (2) d'exclure les équipages de conduite de vols tout cargo des nouvelles exigences obligatoires. Bien que les vols tout cargo ne soient pas tenus de respecter le nouveau règlement, la règle permet à ces exploitants aériens d'y adhérer. Lorsque la règle finale a été publiée en 2012, la FAA des É.-U. a déterminé que les exploitants aériens qui exploitent des aéronefs en vertu de la partie 135 (l'équivalent de la sous-partie 703) devaient faire l'objet de règles distinctes en raison de leur environnement opérationnel unique. Cependant, la FAA des É.-U. est en train d'élaborer des règles pour ces exploitants aériens.

La FAA des É.-U. exige que les transporteurs aériens aient un PGRF (environ les deux tiers d'un SGRF). Le PGRF doit inclure des limites pour le temps de vol et les périodes de service; un régime de repos pour gérer la fatigue des pilotes; de la formation annuelle pour accroître la sensibilisation à l'égard de la fatigue et des questions connexes; et la méthodologie pour évaluer l'efficacité du programme. Le PGRF est également examiné et accepté ou rejeté par les agents de la FAA des É.-U. Le règlement de la FAA des

⁴⁸ <https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2012-01-04/pdf/2011-33078.pdf>

⁴⁹ FAA-2009-1093-2477

⁴⁸ <https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2012-01-04/pdf/2011-33078.pdf> (en anglais seulement)

⁴⁹ FAA-2009-1093-2477

U.S. FAA-approved safety case allows certificate holders to exceed required flight time and duty period limitations on specific flights.

EU regulations governing flight and duty time limitations were amended in 2014, and were implemented on February 18, 2016. They include FRMS/flight time specification schemes that allow air operators to deviate slightly from required flight and duty time limitations in certain circumstances. EASA's rules apply to air operators that are equivalent to Subparts 705 and 704 of the CARs. Although EASA's rule does not currently apply to air operators equivalent to Canada's Subpart 703, in 2016, EASA published an NPA for air taxi operations, emergency medical services, helicopters, and single pilot commercial air transport operations (for smaller air operators). On October 30, 2017, EASA published another NPA with a three-month comment period which was extended to February 28, 2018.

Although these amendments, by including Subpart 703 air operators, apply to a broader range of air operations than in the U.S. and the EU, Transport Canada concluded that smaller air operators (Subpart 703) should be included in the amendments due to their higher accident rate and higher benefit to cost ratio. Additionally, the U.S. FAA is in the process of developing requirements for the equivalent of Subpart 703 air operators.

Cooperative activities

Since the U.S. FAA introduced new requirements in 2014, Transport Canada has had the opportunity to learn from the U.S. FAA experience. The U.S. FAA decided to deviate from the ICAO requirements by exempting cargo-only operations (however, U.S. Congress mandated, in accordance with the *Airline Safety and Federal Aviation Administration Extension Act of 2010*, that all large air carriers, in both passenger and cargo operations, develop and use an FRMP). Transport Canada, after studying the regulatory impact, decided to take a different approach from U.S. FAA by requiring cargo air operators to comply with ICAO SARPs of 2009.

The amendments will ensure that Canada is meeting its ICAO obligations. Transport Canada will continue to advance the promotion and pursuit of international cooperation, collaboration, sharing of best practices, and

É.-U. permet également l'adoption volontaire d'une approche SGRF complète. Un dossier de sécurité approuvé par la FAA des É.-U. permet aux titulaires de certificat de dépasser les limites de temps de vol et de temps de service pour des vols précis.

Les règlements de l'UE régissant les limites de temps de vol et de temps de service ont été modifiés en 2014; ils ont été mis en application le 18 février 2016. Ils comprennent des régimes pour le SGRF et les temps de vol qui permettent aux exploitants de déroger légèrement aux limites de temps de vol et de temps de service dans certaines circonstances. Les règlements de l'AESA s'appliquent aux exploitants aériens qui sont équivalents aux exploitants aériens régis par les sous-parties 705 et 704 du RAC. Bien que les règlements de l'AESA ne s'appliquent pas actuellement aux exploitants aériens qui sont équivalents aux exploitants aériens régis par la sous-partie 703 du RAC, en 2016, l'AESA a publié un APM visant les opérations de taxi aérien, les services médicaux d'urgence, les hélicoptères, et les opérations de transport aérien commercial à un seul pilote (pour les petits exploitants aériens). Le 30 octobre 2017, l'AESA a publié un autre APM avec une période de commentaires de trois mois qui a été prolongée jusqu'au 28 février 2018.

Bien que ces modifications, en incluant les exploitants visés par la sous-partie 703, s'appliquent à un éventail plus large d'opérations aériennes que les règlements des États-Unis et de l'Union européenne, Transports Canada a conclu que les petits exploitants aériens (visés par la sous-partie 703) devraient être inclus dans les modifications en raison de leur plus grand taux d'accident et leur ratio avantages-coûts plus élevé. De plus, la FAA des É.-U. est en train d'élaborer des exigences pour les exploitants qui sont équivalentes aux exploitants aériens visés par la sous-partie 703.

Activités de coopération

Depuis que la FAA des É.-U. a adopté de nouvelles exigences en 2014, Transports Canada a eu l'occasion d'apprendre de l'expérience de celle-ci. La FAA des É.-U. a décidé de contourner les exigences de l'OACI en exemptant les opérations de transport tout cargo (mais le Congrès des États-Unis a imposé, conformément à la *Airline Safety and Federal Aviation Administration Extension Act of 2010*, à tous les principaux transporteurs aériens de passagers ou de fret d'élaborer et de mettre en œuvre un PGRF). Après avoir étudié l'impact de la réglementation, Transports Canada a choisi une approche différente, soit celle d'exiger que les exploitants aériens transportant du fret se conforment aux SARP de l'OACI de 2009.

Les modifications de Transports Canada permettent de s'assurer que le Canada remplira ses obligations auprès de l'OACI. Le Ministère continuera de promouvoir et d'assurer la coopération internationale, la collaboration,

the negotiation of mutual recognition arrangements between key trading partners in order to have in place a safe and efficient aviation industry and supporting regulatory framework.

Cooperation activities related to FRMS implementation and regulating fatigue in general currently include

- cooperating with key countries such as the U.S., Australia and the EU;
- collaborating with international organizations, including ICAO; and
- collaborating with various federal departments and agencies.

Transport Canada has consulted with the EU, the U.S. and Australia, and received favourable feedback. Transport Canada endeavours to create amendments that adopt the best practices of its international partners.

Comparison of limits

Although ICAO supports two distinct methods⁵⁰ for managing fatigue, the ICAO SARPs do not identify the actual limits. In addition, ICAO requires states to base their regulatory proposal on fatigue science. ICAO also requires, as per Annex 6 of the *Convention on International Civil Aviation*, that member states apply fatigue management regulations to all air carriers that travel across state boundaries, regardless of the nature of their operations (i.e. cargo versus passenger carrying).

Transport Canada used the U.S. FAA and EASA regulations as a model for regulatory development. Like Canada, EASA generally complies with the ICAO SARPs and applies fatigue management regulations to the equivalent of Subparts 705 and 704. EASA is in the process of developing requirements for the equivalent of Subparts 702 and 703. The U.S. FAA, on the other hand, has chosen to exempt cargo operations from their requirements (and has no plans to regulate cargo-only operations) and is now in non-conformance with the ICAO SARPs, with which the U.S. FAA has filed a difference notice. The U.S. FAA is in the process of developing requirements for the equivalent of Subparts 702 and 703.

⁵⁰ The amendments are consistent with ICAO SARPs for flight crew fatigue management. ICAO requires that (a) the two fatigue-management approaches (prescriptive regulations and performance-based FRMS) be based on scientific principles, knowledge, and operational experience; and (b) fatigue management be a shared responsibility between the State, service providers, and individuals.

l'échange des pratiques exemplaires et la négociation d'accords de reconnaissance mutuelle entre les principaux partenaires commerciaux, afin de mettre en place une industrie aéronautique sécuritaire et efficace et un cadre réglementaire connexe.

Les activités de coopération réalisées dans le cadre du PGRF et visant la réglementation globale de la fatigue comprennent :

- la coopération avec les pays clés comme les États-Unis, l'Australie et les pays de l'Union européenne;
- la collaboration avec des organisations internationales, notamment l'OACI;
- la collaboration avec divers ministères et organismes fédéraux.

Transports Canada a consulté l'Union européenne, les États-Unis et l'Australie et a reçu des commentaires positifs. Le Ministère s'efforce d'élaborer des modifications qui intègrent les pratiques exemplaires de ses partenaires internationaux.

Comparaison des limites

Bien que l'OACI appuie deux méthodes distinctes⁵⁰ de gestion de la fatigue, ses SARP n'indiquent pas les limites réelles. De plus, l'OACI exige que les pays appuient leur projet de règlement sur la science de la fatigue et que, conformément à l'annexe 6 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, les États membres appliquent la réglementation sur la gestion de la fatigue à tous les transporteurs aériens qui traversent leurs frontières, sans égard à la nature de leurs opérations de transport (c'est-à-dire transport de fret ou de passagers).

Transports Canada s'est inspiré de la réglementation de la FAA et de l'AESA pour élaborer sa réglementation. À l'instar du Canada, l'AESA se conforme généralement aux SARP de l'OACI et applique une réglementation sur la gestion de la fatigue équivalente aux sous-parties 705 et 704. De plus, elle élabore actuellement des exigences équivalentes à celles des sous-parties 702 et 703. Pour sa part, la FAA des É.-U. a choisi d'exempter les opérations de transport de fret de ses exigences (et ne prévoit pas de réglementer les opérations de transport tout cargo), ce qui contrevient aux SARP de l'OACI, auprès de qui elle a déposé un avis de non-conformité. La FAA des É.-U. élabore aussi des exigences équivalentes à celles des sous-parties 702 et 703.

⁵⁰ Les modifications cadrent avec les SARP de l'OACI visant la gestion de la fatigue de l'équipage de conduite. L'OACI exige : a) que les deux approches de gestion de la fatigue (réglementation normative et PGRF axé sur le rendement) soient fondées sur des principes scientifiques, les connaissances et une expérience opérationnelle; b) que l'État, les fournisseurs de service et les individus se partagent la responsabilité de la gestion de la fatigue.

The amendments are still less restrictive than the U.S. regulations. The U.S. still maintains their daily flight time limitations and requirements for large air operators to have an FRMP.

The amendments will bring Canada into compliance with the ICAO SARPs and better align with the regulatory scheme of other major jurisdictions. Annex B compares the Canadian requirements with those of the U.S. FAA and EASA.

Rationale

Flight crew members have cognitively demanding jobs. Fatigue degrades performance and affects memory, concentration, reaction time, decision making, risk perception and emotions. Working multiple long duty days consecutively without adequate rest and restoration will degrade human performance over time. The previous Canadian regulatory regime did not reflect current scientific principles and knowledge on fatigue. In addition, the previous Canadian requirements did not align with those of international partners.

Transport Canada recognizes that fatigue management is a complex issue and that the prescriptive limitations may not be the optimal solution in all instances. As a result, Transport Canada has provided some flexibility in these amendments to address unique situations and to minimize the impact on certain types of operations, while maintaining an acceptable level of safety.

Transport Canada based the amendments on scientific knowledge and principles as well as the accepted practices of other international civil aviation authorities, such as the U.S. FAA and EASA. The amendments will meet Canada's ICAO obligations and, more importantly, address the fatigue issue and enhance aviation safety.

1. *Maximum flight time*

The amendments reduce the maximum annual flight time (current paragraph 700.15(1)(a) of the CARs) from 1 200 to 1 000 hours in 365 days. The reduction aligns Canadian requirements with Part 117, Subchapter G, Chapter I, Title 14 of the U.S. *Code of Federal Regulations* (CFR) which imposes a 1 000-hour annual limit. The U.S. FAA has administered these cumulative flight time limits based on its operational experience, has found that cumulative flight time that falls within these limits is safe.

Les modifications de Transports Canada demeurent tout de même moins restrictives que la réglementation américaine. En effet, les États-Unis maintiennent les limites et exigences imposées aux principaux exploitants aériens relativement au temps de vol quotidien, afin de mettre en place un PGRF.

Ces modifications rendent le Canada conforme aux SARP de l'OACI et harmonisent la réglementation canadienne avec le régime de réglementation d'autres grandes administrations. L'annexe B compare les exigences canadiennes avec celles de la FAA des É.-U. et de l'AESA.

Justification

Les membres d'équipage de conduite ont un travail exigeant sur le plan cognitif. La fatigue diminue le rendement, agit sur la mémoire et la concentration, augmente le temps de réaction et perturbe le processus décisionnel, la perception des risques et les émotions. Travailler plusieurs longues journées consécutives sans se reposer suffisamment réduit le rendement au fil du temps. Le régime de réglementation précédent au Canada ne tenait pas compte des connaissances sur la fatigue et des principes scientifiques actuels, et les exigences canadiennes précédentes ne cadraient pas avec celles des partenaires internationaux.

Transports Canada reconnaît que la gestion de la fatigue est une question complexe et que l'imposition de limites normatives n'est peut-être pas toujours la meilleure solution. C'est pourquoi ses modifications offrent une certaine souplesse pour gérer les situations particulières et réduire au maximum l'impact de la réglementation sur certains types d'opérations, tout en maintenant un niveau de sécurité acceptable.

Les modifications de Transports Canada sont fondées sur les connaissances et les principes scientifiques ainsi que sur les pratiques acceptées par d'autres autorités de l'aviation civile internationales, telles que la FAA des É.-U. et l'AESA. Ces modifications respectent les obligations du Canada envers l'OACI et, plus important encore, permettent de réduire la fatigue et ainsi d'améliorer la sécurité aérienne.

1. *Temps de vol maximal*

Les modifications de Transports Canada réduisent le temps de vol annuel maximal [version actuelle de l'alinéa 700.15(1)a) du RAC] de 1 200 heures à 1 000 heures par période de 365 jours. Cette diminution harmonise les exigences canadiennes avec celles de la partie 117, chapitre I, section de chapitre G, titre 14 du *Code of Federal Regulations* (CFR) des États-Unis, qui impose une limite annuelle de 1 000 heures. La FAA des É.-U. a appliqué ces limites de temps de vol cumulatifs et, de par son expérience opérationnelle, a constaté que les temps de vol cumulatif qui respectent ces limites sont sécuritaires.

2. *Maximum flight duty period*

There is an FDP limit of 14 hours in a 24-hour period under subsection 700.16(1) of the CARs. A 14-hour day is considered too long an FDP to maintain performance.

Transport Canada has studied the range of FDP developed and implemented by both the U.S. FAA and EASA, based on the start time of the FDP and the number of flights. EASA has a maximum FDP of 13 hours. The U.S. FAA has permitted a maximum FDP of 14 hours. The amendments include a range of FDPs from 9 to 13 hours similar to the ones developed by the U.S. FAA, after taking into account the Working Group's recommendations and consultation with stakeholders.

3. *Rest periods*

Science shows that people need a regular rest period to avoid acute fatigue. Under the previous provisions, after completing an FDP, the pilot received a rest period of eight hours (section 101.01 of the CARs) plus time for travel, meals, and personal hygiene. Scientific research found that an 8-hour sleep opportunity was not long enough to sustain performance over a 32-day period.⁵¹ Studies have shown that people need nine hours in bed to obtain eight hours of sleep⁵² which will maintain safe levels of human performance. The previous rest period was not long enough to obtain eight hours of sleep.

Section 700.40 of the amendments introduces a new requirement to provide flight crew members with sufficient rest periods, as follows:

- When the flight duty period ends at home base:
 - a period of 12 hours or 11 hours plus travel time to and from the place where the rest period is taken; or
 - if the air operator provides suitable accommodation, a period of 10 consecutive hours in suitable accommodation will be required.
- When they are away from home base, a period of 10 consecutive hours in suitable accommodation will be required.

⁵¹ Wright KP, Hughes RJ, Hull JT, Czeisler CA, "Cumulative Neurobehavioral Performance Deficits on a 24-hr Day with 8-hr of Scheduled Sleep," *Journal Of Sleep And Sleep Disorders Research, Abstract Supplement 2*, Vol. 23 (April 15, 2000): 36.

⁵² Belenky G, Wesensten N, Thorne D, Thomas M, Sing H, Redmond D, Russo M, Balkin T, "Patterns of performance degradation and restoration during sleep restriction and subsequent recovery: a sleep dose-response study," *Journal of Sleep Research*, Vol. 12 (December 11, 2003): 1-12.

2. *Période maximale de service de vol*

La limite pour une PSV est de 14 heures par période de 24 heures, conformément au paragraphe 700.16(1) du RAC. Toutefois, une PSV de 14 heures est jugée trop longue pour maintenir le rendement.

Transports Canada a étudié les PSV établies et mises en œuvre par la FAA des É.-U. et l'AESA, en se basant sur l'heure de début de la PSV et le nombre de vols. La période maximale de service de vol autorisée par l'AESA est de 13 heures. Pour sa part, la FAA des É.-U. permet une période maximale de service de vol de 14 heures. Après avoir pris en compte les recommandations du groupe de travail et avoir consulté les intervenants, Transports Canada a inclus dans ses modifications des PSV variant entre 9 heures et 13 heures, ce qui est similaire aux PSV établies par la FAA des É.-U.

3. *Périodes de repos*

La science montre que les gens ont besoin d'une période de repos régulière pour éviter une fatigue aiguë. Après la fin d'une PSV, conformément aux dispositions précédentes, un pilote avait droit à une période de repos de huit heures (article 101.01 du RAC) plus le temps pour les déplacements, les repas et l'hygiène personnelle. La recherche scientifique a révélé qu'une possibilité de sommeil de 8 heures n'était pas suffisante pour soutenir le rendement sur une période de 32 jours⁵¹. De plus, des études ont démontré que les gens ont besoin de passer neuf heures au lit pour obtenir huit heures de sommeil⁵² et ainsi maintenir des niveaux de rendement sécuritaires. La période de repos accordée précédemment ne permettait pas d'obtenir huit heures de sommeil.

L'article 700.40 édicté par les modifications introduit une nouvelle exigence concernant l'accès des membres d'équipage de conduite à des périodes de repos suffisantes, soit :

- si la période de service de vol se termine à la base d'affectation :
 - une période de 12 heures consécutives ou de 11 heures consécutives plus le temps de déplacement à destination ou à partir de l'endroit où est prise la période de repos;
 - si l'exploitant aérien fournit un poste de repos approprié, une période de 10 heures à ce poste de repos;

⁵¹ Wright KP, Hughes RJ, Hull JT, Czeisler CA, « Cumulative Neurobehavioral Performance Deficits on a 24-hr Day with 8-hr of Scheduled Sleep », *Journal Of Sleep And Sleep Disorders Research, Abstract Supplement 2*, 15 avril 2000, vol. 23, p. 36 (en anglais seulement).

⁵² Belenky G, Wesensten N, Thorne D, Thomas M, Sing H, Redmond D, Russo M, Balkin T, « Patterns of performance degradation and restoration during sleep restriction and subsequent recovery: a sleep dose-response study », *Journal of Sleep Research*, 11 décembre 2003, vol. 12, p. 1-12 (en anglais seulement).

If the flight duty period ends at home base, the air operator is not responsible for the transportation of the flight crew member. Research shows that 8 hours of sleep require 9 hours in bed; plus 1 hour before and after to get ready and another hour to commute which equals 12 hours. Transport Canada provided the option for air operators to provide a rest period of 12 hours at the end of the FDP or to provide a rest period of 11 hours plus the time taken to commute (the travel time to and from the place where the rest period is taken).

If the flight duty period ends away from home base, the air operator is required to provide 10 hours in suitable accommodation. Ten hours in suitable accommodation is a compromise reached through consultations.

The amendments place Canada between the U.S. FAA (10-hour rest period) and EASA, which requires the longest period of either the duration of the previous duty period or 12 hours at home base or 10 hours if the flight duty period ends away from home base.

4. Consecutive flight duty periods

This new section (section 700.51) addresses the required additional rest and ways to counteract fatigue resulting from multiple consecutive flight duty periods if any part of the periods falls between 2 a.m. and 5:59 a.m. Academics have found exponential increases in risk across successive night shifts. This risk compounds over successive nights and leads to a significant decrease in performance.

These statistics apply to night workers who do not have the opportunity to sleep during their night shifts. The amendments will permit up to five consecutive flight duty periods, provided there is a three-hour rest period during each flight duty period in suitable accommodation which allows the pilot to sleep. Two to three hours of sleep obtained during this rest period is combined with their daytime sleep which should be in the range of five to six hours. As long as 8 hours of sleep is achieved in a 24-hour period, performance can be sustained.

5. Fitness for duty

Although airlines are taking appropriate actions to encourage flight crew members to report suspicions

- si la période de service de vol se termine à l'extérieur de la base d'affectation, une période de 10 heures consécutives à un poste de repos approprié.

Si la période de service de vol se termine à la base d'affectation, l'exploitant aérien n'est pas responsable du transport du membre d'équipage de conduite. La recherche montre que 8 heures de sommeil nécessitent 9 heures au lit; il faut ajouter 1 heure avant et après, pour que l'employé se prépare, et 1 heure de plus pour qu'il se rende au travail, ce qui fait un total de 12 heures. Transports Canada offre aux exploitants aériens l'option d'accorder une période de repos de 12 heures à la fin de la PSV ou d'accorder une période de repos de 11 heures plus le temps de déplacement (le temps de trajet à destination et à partir de l'endroit où la période de repos est prise).

Si la période de service de vol se termine à l'extérieur de la base d'affectation, l'exploitant aérien est tenu de lui accorder 10 heures dans un poste de repos approprié. Une période de repos de 10 heures dans un poste de repos approprié est un compromis qui a été trouvé lors des consultations.

Les modifications de Transports Canada placent le Canada entre la FAA des É.-U. (période de repos de 10 heures) et l'AESA, laquelle exige la plus longue des périodes suivantes : la période de service précédente, 12 heures à la base d'affectation ou 10 heures si la période de service de vol se termine à l'extérieur de la base d'affectation.

4. Périodes consécutives de service de vol

Le nouvel article 700.51 traite des périodes de repos additionnelles et des façons de contrer la fatigue à la suite de plusieurs périodes de service de vol consécutives si une partie de celles-ci tombe entre 2 h et 5 h 59. Des universitaires ont observé des augmentations exponentielles du risque après des quarts de nuit successifs. Ce risque s'accumule au cours des nuits successives et entraîne une baisse significative du rendement.

Ces statistiques s'appliquent aux travailleurs de nuit qui ne peuvent pas dormir durant leurs quarts de nuit. Les modifications permettront jusqu'à cinq périodes de service de vol consécutives, à condition qu'une période de repos de trois heures soit prévue durant chaque période de service de vol dans un poste de repos approprié permettant au pilote de dormir. Ces deux à trois heures de sommeil obtenues durant cette période de repos sont combinées à leur sommeil diurne qui devrait varier entre cinq à six heures. Tant que 8 heures de sommeil sont réalisées dans une période de 24 heures, le rendement peut être assuré.

5. Aptitude au travail

Même si les entreprises de transport aérien prennent des mesures appropriées pour encourager les membres

related to substance abuse, there remains a strong need for regulations to proactively address alcohol, drug, mental health, physical condition and fatigue issues to promote flight crew fitness for duty and to mitigate the risk to aviation safety.

Given the safety-related functions a flight crew performs, and the decrease in cognitive and psychomotor abilities that alcohol, drugs or fatigue can cause, the consequences of not strengthening the previous regulations could affect the safety and confidence of the travelling public.

6. *Implementation*

An extended implementation period is required to ensure that air operators are ready to implement the new requirements.

Subpart 705 air operators require time to upgrade software (tracking, scheduling, etc.), update procedures and subsequent training.

After consultation with stakeholders, the implementation period for Subparts 704 and 703 air operators was increased to four years. A four-year implementation period is required for Subparts 704 and 703 air operators since air operators will need to purchase or upgrade scheduling software. Additionally, all air operators will be required to adjust how they schedule pilots, conduct training and implement new procedures.

Moving forward

In general, the amendments take an approach that will align Canada with its international trading partners, create a performance-based FRMS option for air operators, and benefit Canadians overall, both in terms of the Canadian economy and in terms of aviation safety.

As Transport Canada was developing the amendments, numerous options were considered, including maintaining the status quo. Maintaining the status quo presents the least amount of burden and lowest costs for businesses and the Government of Canada. However, the status quo would result in a potentially unsafe aviation industry and Canada would continue to not be aligned with our international partners. A safe aviation industry cannot improve without implementing robust regulations that allow all air operators and flight crew members to operate in a healthy and safe environment. In this context, the amendments include two distinct approaches.

d'équipage de conduite à signaler tout soupçon d'abus d'alcool ou d'autres drogues, on constate encore un fort besoin de régler de façon proactive les questions liées à la consommation d'alcool et de drogues, à la santé mentale, à un problème de santé physique et à la fatigue afin de promouvoir l'aptitude au travail de l'équipage de conduite et d'atténuer les risques pour la sécurité aérienne.

Étant donné les fonctions liées à la sécurité que l'équipage de conduite exécute et la diminution des capacités cognitives et psychomotrices due à l'alcool, aux drogues ou à la fatigue, la sécurité et la confiance des voyageurs pourraient être compromises si la réglementation précédente n'est pas renforcée.

6. *Mise en œuvre*

Il est nécessaire de prolonger la période de mise en œuvre afin de veiller à ce que les exploitants aériens soient prêts à appliquer les nouvelles exigences.

Les exploitants aériens régis par la sous-partie 705 ont besoin de temps pour faire la mise à niveau de leurs logiciels (suivi, planification des horaires de travail, etc.) et pour mettre à jour leurs procédures et les formations connexes.

Après consultation des intervenants, la période de mise en œuvre a été prolongée à quatre ans pour les exploitants aériens régis par les sous-parties 704 et 703. Ces exploitants doivent bénéficier d'une telle période, car ils auront besoin d'acheter ou de mettre à niveau leurs logiciels de planification d'horaires de travail. De plus, tous les exploitants aériens devront ajuster leur manière de planifier les horaires des pilotes, donner de la formation et appliquer les nouvelles exigences.

Prochaines étapes

En général, les modifications adoptent une approche qui permettra d'aligner le Canada avec ses partenaires commerciaux internationaux, de créer une option SGRF axée sur le rendement pour les exploitants aériens, ce qui sera bénéfique pour l'ensemble des Canadiens, autant pour l'économie canadienne que pour la sécurité aérienne.

Au moment où Transports Canada concevait les modifications, de nombreuses options ont été prises en compte, y compris le maintien du statu quo. Le statu quo est l'option qui présente le fardeau le moins lourd et le moindre coût pour les entreprises et le gouvernement du Canada. Toutefois, il pourrait potentiellement nuire à la sécurité de l'industrie aérienne et le Canada continuerait à ne pas être aligné avec ses partenaires internationaux. Une industrie aérienne sécuritaire ne peut pas s'améliorer sans la mise en œuvre d'une réglementation robuste qui permet à tous les exploitants aériens et aux membres d'équipage de conduite de travailler dans un environnement sécuritaire et sain. Dans ce contexte, les modifications comprennent deux approches distinctes.

1. **The prescriptive regime** set out maximum flight duty and minimum rest requirements for flight crew members. The prescribed limits are essentially informed boundaries Transport Canada has identified, inside which the air carriers must manage their fatigue-related risks as part of their existing safety management processes.
2. **The performance-based FRMS** will allow air carriers to be exempted from the prescribed limits. This approach is focused on managing the actual fatigue risk in the operations to which it applies (rather than addressing the predicted fatigue risk in general, which is the basis of prescriptive regime). An FRMS approach will represent an opportunity for air carriers to use advances in scientific knowledge to improve safety, use resources more efficiently and increase operational flexibility.

Considering the uniqueness of Subpart 702 operations and Medevac flights, excluding them from the new prescriptive regime will reduce the adverse cost impacts the proposal may cause. Additionally, capturing air operators who operate aircraft under Subparts 703 and 704 will address the risks associated with the flight crew member fatigue issue proportionally as accidents tend to occur more with smaller commercial air operators.

Although the existing prescriptive regime will essentially remain the same for Subpart 702 air operators and Medevac flights, having the FRMS option available to them will bring further net benefits to the economy especially for those Subpart 702 air operators whose main business is firefighting. Those Subpart 702 air operators previously applied for exemptions on an annual basis to justify operations under emergent firefighting situations. Including air operators who are subject to Subpart 702 under FRMS will help to reduce the administrative burden of those air operators who are seeking an exemption from the flight duty and rest requirements. The amendments will not be too costly for those Subpart 702 air operators with data collection mechanisms already in place and those who have begun using safety management systems to manage the additional risk associated with their operations. Once they meet the FRMS requirements, these air operators will only have to successfully validate and maintain their safety case.

Administrative burdens are minimized since the amendments simply update the prescriptive regime, they do not add new administrative requirements. Industry can

1. **Le régime normatif** fixe les exigences relatives aux périodes maximales de service et aux périodes de repos minimales pour les membres d'équipage de conduite. Les limites prescrites sont essentiellement des limites étayées que Transports Canada a définies, dans lesquelles les exploitants aériens doivent gérer les risques liés à la fatigue dans le cadre de leurs processus de gestion actuels de la fatigue.
2. **Le SGRF axé sur le rendement** permettra aux exploitants aériens d'être exemptés des limites prescrites. Cette démarche se concentre sur la gestion des risques réels liés à la fatigue au cours des opérations (au lieu de traiter les risques prévus liés à la fatigue en général, ce qui constitue la base du régime normatif). Une démarche SGRF permettra aux exploitants aériens de mettre à profit les connaissances scientifiques afin d'améliorer la sécurité, d'utiliser les ressources avec plus d'efficacité et d'accroître la souplesse opérationnelle.

Compte tenu de la particularité des opérations régies par la sous-partie 702 et des vols Medevac, les exclure du nouveau régime normatif réduira les répercussions négatives sur les coûts que pourrait causer la proposition. En outre, en incluant les exploitants aériens régis par les sous-parties 703 et 704, on traitera les risques associés à la fatigue des membres d'équipage de conduite proportionnellement, étant donné que les accidents ont tendance à survenir plus souvent parmi les petits exploitants aériens commerciaux.

Même si le régime normatif existant restera essentiellement le même pour les exploitants aériens régis par la sous-partie 702 et les vols Medevac, le fait de disposer de l'option SGRF apportera des avantages supplémentaires nets pour l'économie, surtout en ce qui concerne les exploitants régis par la sous-partie 702 dont les activités principales portent sur la lutte contre les incendies. Ces exploitants aériens régis par la sous-partie 702 présentaient précédemment des demandes d'exemption chaque année pour justifier les activités durant les situations émergentes de lutte contre les incendies. Inclure les exploitants aériens qui sont régis par la sous-partie 702 dans le cadre du SGRF permettra de réduire le fardeau administratif de ces exploitants aériens qui recherchent une exemption des exigences sur les PSV et les périodes de repos. Ces modifications ne coûteront pas trop cher aux exploitants aériens régis par la sous-partie 702 disposant de mécanismes de collecte des données déjà en place ni à ceux qui ont commencé à utiliser les systèmes de gestion de la sécurité pour gérer les risques supplémentaires associés à leurs activités. Dès qu'ils respecteront les conditions du SGRF, ces exploitants aériens n'auront qu'à valider et à tenir à jour leur dossier de sécurité.

Le fardeau administratif est réduit puisque les modifications actualisent simplement le régime normatif et qu'elles n'ajoutent pas de nouvelles exigences administratives.

continue to use its established mechanism for managing flight crew hours of work. To operate under FRMS, a carrier will need to submit a Notice of Intent to use an initial exemption while they validate a safety case to demonstrate that flight crew fatigue is not increased and alertness levels are not reduced. Transport Canada will review the safety case, and upon approval, the continuing exemption will take effect and remain valid as long as the air operator maintains their FRMS and ensures that the safety case continues to effectively manage the levels of fatigue and alertness of flight crew members.

Introducing the FRMS will better align Canada with the U.S. FAA and EASA, as both civil aviation authorities include FRMS in their regulations. Both the U.S. FAA and EASA offer the FRMS as an alternative (not mandatory) means for air operators to manage fatigue. Similar to the U.S. FAA and EASA, Canada will also approve FRMS safety cases in order to operate any flights under a continuing exemption from prescriptive limits.

Implementation, enforcement and service standards

These amendments will come into force:

For prescriptive rules:

- Two years from the date of publication of the amendments in the *Canada Gazette*, Part II, for air operators subject to Subpart 705 of the CARs; and
- Four years from the date of publication of the amendments in the *Canada Gazette*, Part II, for air operators subject to Subparts 703 and 704 of the CARs.

For FRMS:

- Two years from the date of publication of the amendments in the *Canada Gazette*, Part II, for air operators subject to Subparts 702 and 705 of the CARs; and
- Four years from the date of publication of the amendments in the *Canada Gazette*, Part II, for air operators subject to Subparts 703 and 704 of the CARs.

Between the publication of the amendments in the *Canada Gazette*, Part II, and their coming-into-force date, Transport Canada will communicate with affected air operators to promote the amendments and outline the FRMS option. Specific actions at this time may include

- meeting with affected air operators including unions and industry associations;

L'industrie peut continuer d'utiliser le mécanisme établi pour gérer les heures de travail des membres d'équipage de conduite. Pour exercer leurs activités dans le cadre du SGRF, les transporteurs aériens doivent envoyer un avis d'intention pour utiliser une exemption initiale, tout en validant leur dossier de sécurité afin de montrer que la fatigue de l'équipage de conduite n'est pas augmentée et que les niveaux de vigilance ne sont pas réduits. Transport Canada examinera le dossier de sécurité et, au moment de l'approbation, l'exemption continue entrera en vigueur et demeurera valide si l'exploitant aérien maintient son SGRF conformément aux conditions réglementaires et s'assure que le dossier de sécurité continue de gérer efficacement les niveaux de fatigue et de vigilance des membres d'équipage de conduite.

En adoptant le SGRF, le Canada sera mieux harmonisé avec la FAA des É.-U. et l'AESA, étant donné que les deux administrations de l'aviation civile incluent le SGRF dans leur réglementation. La FAA des É.-U. et l'AESA offrent le SGRF en tant que moyen facultatif (non obligatoire) pour les exploitants aériens de gérer la fatigue. Comme ces deux administrations, le Canada approuvera également les dossiers de sécurité du SGRF afin que des vols bénéficiant d'une exemption continue des limites normatives soient exploités.

Mise en œuvre, application et normes de service

Ces modifications entreront en vigueur :

En ce qui concerne les règles normatives :

- Deux ans à partir de la date de publication des modifications dans la Partie II de la *Gazette du Canada* concernant les exploitants aériens régis par la sous-partie 705 du RAC;
- Quatre ans à partir de la date de publication des modifications dans la Partie II de la *Gazette du Canada* concernant les exploitants aériens régis par les sous-parties 703 et 704 du RAC.

En ce qui concerne le SGRF :

- Deux ans à partir de la date de publication des modifications dans la Partie II de la *Gazette du Canada* concernant les exploitants aériens régis par les sous-parties 702 et 705 du RAC;
- Quatre ans à partir de la date de publication des modifications dans la Partie II de la *Gazette du Canada* concernant les exploitants aériens régis par les sous-parties 703 et 704 du RAC.

Entre la publication des modifications dans la Partie II de la *Gazette du Canada* et leur entrée en vigueur, Transport Canada communiquera avec les exploitants aériens concernés pour promouvoir ces modifications et présenter l'option SGRF. Certaines mesures pourront inclure :

- une réunion avec les exploitants aériens concernés, y compris les syndicats et les associations de l'industrie;

- working with air operators who are participating in FRMS pilot projects to identify and share best practices;
- answering enquiries;
- updating and publishing guidance materials; and
- organizing information sessions to explain the amendments.

With respect to the alternative FRMS exemption mechanism, once an air operator submits a Notice of Intent, they can operate under an initial exemption for up to two years while validating a safety case, during which period they must report to Transport Canada at periodic intervals that an update of their progress is available for inspection. Once an air operator has validated their safety case, they must submit it to Transport Canada for approval before they can use a continuing exemption to operate specific flights while varying from the prescriptive regime. If an air operator does not maintain their FRMS and does not ensure that the safety case continues to effectively manage the levels of fatigue and alertness of flight crew members, they must revert to prescriptive rules.

Transport Canada will enforce these amendments by

- imposing monetary penalties under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, which carry a maximum fine of \$5,000 for individuals and \$25,000 for corporations;
- suspending or cancelling a Canadian aviation document; or
- taking legal action by way of indictable offence or summary conviction, as applicable under section 7.3 of the *Aeronautics Act*.

Transport Canada will conduct its implementation, compliance promotion and enforcement activities with existing resources, within the existing departmental reference level.

Performance measurement and evaluation

The performance measurement criteria will be closely linked to the objectives to see if the implementation of the amendments will reach the goals that have been set up at the outset of the regulatory development. Therefore, Transport Canada selected the following performance measures subject to consultation results:

- Increase the CARs compliance with the ICAO SARPs relating to flight duty limitations and rest time, based

- une collaboration avec les exploitants aériens qui participent aux projets pilotes du SGRF afin de déterminer et de communiquer les pratiques exemplaires;
- la réponse aux demandes de renseignements;
- la mise à jour et la publication de documents d'orientation;
- l'organisation de séances d'information pour expliquer les modifications.

En ce qui concerne le mécanisme d'exemption du SGRF, dès que les exploitants aériens envoient un avis d'intention, ils peuvent exercer leurs activités en vertu d'une exemption initiale qui durera jusqu'à deux ans, tout en validant un dossier de sécurité; durant cette période, ils doivent notifier Transports Canada à intervalles réguliers qu'une mise à jour de leur avancement est prête pour être examinée. Dès que les exploitants aériens ont validé leur dossier de sécurité, ils doivent l'envoyer à Transports Canada pour approbation avant de pouvoir utiliser une exemption continue pour exploiter certains vols, tout en dérogeant au régime normatif. Si un exploitant aérien ne maintient pas son SGRF conformément aux conditions réglementaires et qu'il ne s'assure pas que le dossier de sécurité continue de gérer efficacement les niveaux de fatigue et de vigilance des membres d'équipage de conduite, il doit recommencer à se conformer aux règles normatives.

Transports Canada fera appliquer ces modifications :

- en imposant des sanctions pécuniaires en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique* qui prévoit une amende d'un montant maximal de 5 000 \$ pour une personne physique et de 25 000 \$ pour une personne morale;
- en suspendant ou en annulant un document d'aviation canadien;
- en prenant des mesures juridiques par procédure sommaire ou par mise en accusation, selon le cas, conformément à l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Transports Canada effectuera sa mise en œuvre, sa promotion de conformité ainsi que ses activités d'application de la loi en utilisant les ressources actuelles et en respectant les niveaux de référence ministériels en place.

Mesures du rendement et évaluation

Les critères de mesure du rendement seront étroitement liés aux objectifs afin de déterminer si la mise en œuvre des modifications permettra d'atteindre les objectifs qui ont été fixés dès le début de l'élaboration de la réglementation. Par conséquent, le Ministère a sélectionné les mesures de rendement ci-après sous réserve des résultats de consultation :

- Augmenter la conformité du RAC aux SARP de l'OACI concernant les limites de temps de service de vol et le

on scientific principles and knowledge, and allow for the use of FRMS.

- Align and reduce existing gaps associated with maximum flight duty and rest time with other jurisdictions such as the U.S. and the EU.
- Enhance safety within flight operations. This could be measured by the following:
 - Total incident and accident rate comparison;
 - Pilot fatigue survey report; and
 - One-on-one fatigue management interviews with flight crew members.

Contact

Chief
Regulatory Affairs (AARBH)
Civil Aviation
Safety and Security Group
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-993-7284 or 1-800-305-2059
Fax: 613-990-1198
Email: carrac@tc.gc.ca
Website: www.tc.gc.ca

temps de repos, en se basant sur des principes scientifiques et des connaissances scientifiques, et permettre l'utilisation du SGRF.

- Harmoniser et réduire les lacunes actuelles liées aux périodes maximales de service de vol et aux périodes de repos avec d'autres administrations, comme les É.-U. et l'UE.
- Renforcer la sécurité dans les opérations de vol, ce qui pourrait être mesuré comme suit :
 - une comparaison du nombre total des incidents et des accidents;
 - un rapport du sondage sur la fatigue des pilotes;
 - une entrevue individuelle sur la gestion de la fatigue avec les membres d'équipage de conduite.

Personne-ressource

Chef
Affaires réglementaires (AARBH)
Aviation civile
Groupe de la sécurité et de la sûreté
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-993-7284 ou 1-800-305-2059
Télécopieur : 613-990-1198
Courriel : carrac@tc.gc.ca
Site Web : www.tc.gc.ca

Annex A: Summary of previous and new limits in nine areas

Amendments	Previous limits	Limits in Amendment			
1. Maximum Flight Time	<ul style="list-style-type: none"> • 40–60 hours / 7 days • 120 hours / 30 days • 300 hours / 90 days • 1 200 hours / 365 days 	<ul style="list-style-type: none"> • 112 hours / 28 days • 300 hours / 90 days • 1 000 hours / 365 days 			
2. Maximum FDP	<ul style="list-style-type: none"> • 13 hours 45 minutes or 14 hours 	<ul style="list-style-type: none"> • Maximum 9–13 hours — based on start time of day and the sectors flown 			
3. Maximum Number of Hours of Work					
3(a) Maximum Number of Hours of Work	Nil		Hours Per 7 days	Hours Per 28 days	Hours Per 365 days
		Option 1	60	192	2 200
		Option 2	70	192	2 200
3(b) Time Free From Duty	<ul style="list-style-type: none"> — 36 hours / 7 days; or — 3 days / 17 days; or — 3 periods x 24 hours / 30 days — 13 x 24 hours / 90 days. 	Option 1	1 single day free from duty per 7 days 4 single days free from duty per 28 days		
		Option 2	5 days off per 21 days		

Amendments	Previous limits			Limits in Amendment		
4. Rest Periods	8 hours plus time for travel, meals and hygiene			At home — 12 hours or 11 hours plus travel time, or 10 hours in suitable accommodation provided by the air operator Away from home — 10 hours in suitable accommodation		
5. Rest Periods:				Additional Rest Period due to:	Local night's rest required	
5(a) Disruptive Schedules	Nil			Disruptive Schedules	1	
5(b) Time Zone Differences	Nil			Time zone difference	1, 2 or 3	
5(c) Consecutive Flight Duty Periods	Nil			3 Consecutive night duty periods	1	
				Allow 5 consecutive nights with a rest period of 3 hours during each FDP		
5(d) Positioning	Half of the time in excess of maximum flight duty period is calculated into the following rest period			If positioning 3 hours or less in excess of maximum FDP, the rest period must equal hours of work (FDP plus positioning); If positioning greater than 3 hours in excess of maximum FDP, the rest period must be equal to hours of work plus positioning; More than 7 hours of positioning — FRMS required.		
6. FDP due to In-Flight Rest and Augmented Flight Crew	Pilots	Seat	Bunk	Pilots	1 more	2 more
				Class 3 rest facility	14 hours	15.25 hours
	1 more	17 hours	20 hours	Class 2 rest facility	15 hours	16.5 hours
				Class 1 rest facility	15 hours	18 hours
				>18 hours extension requires an FRMS		
7. Long-Range Flights				No additional FDP following a flight greater than 7 hours, if it occurs within the WOCL		
8. Ultra Long-range Flight	Permitted (standard 720.16(3))			Permitted only under an FRMS		
9. Unforeseen Operational Circumstance	Add 3 hours to FDP			Number of flight crew members	Permitted additional FDP	
				1 pilot	1 additional hour	
				Non augmented (2 pilots)	2 additional hours	
				Augmented	If 1 flight, 3 additional hours; If 2 or 3 flights, 2 additional hours	

Annexe A : Sommaire des limites précédentes et nouvelles dans neuf secteurs

Modifications	Limites précédentes	Limites dans les modifications
1. Temps de vol maximal	<ul style="list-style-type: none"> 40 à 60 heures / 7 jours 120 heures / 30 jours 300 heures / 90 jours 1 200 heures / 365 jours 	<ul style="list-style-type: none"> 112 heures / 28 jours 300 heures / 90 jours 1 000 heures / 365 jours
2. Période maximale de service de vol	<ul style="list-style-type: none"> 13 heures 45 minutes ou 14 heures 	<ul style="list-style-type: none"> Maximum de 9 à 13 heures — en fonction de l'heure de début et des segments effectués

Modifications	Limites précédentes			Limites dans les modifications			
3. Nombre maximal d'heures de travail							
3a) Nombre maximal d'heures de travail	S. O.				Nombre d'heures en 7 jours	Nombre d'heures en 28 jours	Nombre d'heures en 365 jours
				Option 1	60	192	2 200
				Option 2	70	192	2 200
3b) Période sans service	— 36 heures / 7 jours; ou — 3 jours / 17 jours; ou — 3 périodes x 24 heures / 30 jours — 13 x 24 heures / 90 jours.			Option 1	1 journée isolée sans service en 7 jours 4 journées isolées sans service en 28 jours		
				Option 2	5 jours de congé en 21 jours		
4. Périodes de repos	8 heures, en plus du temps consacré aux déplacements, aux repas et aux soins d'hygiène personnelle			À la base d'affectation — 12 heures ou 11 heures, en plus du temps consacré aux déplacements ou 10 heures dans un poste de repos approprié fourni par l'exploitant aérien; À l'extérieur de la base d'affectation — 10 heures dans un poste de repos approprié			
5. Périodes de repos				Période de repos supplémentaire résultant :	Nuits de repos locales exigées		
5a) Horaires perturbateurs	S. O.			d'horaires perturbateurs	1		
5b) Décalage horaire	S. O.			de décalage horaire	1, 2 ou 3		
5c) Périodes de service de vol consécutives	S. O.			de 3 périodes de service de nuit consécutives	1		
				Autoriser 5 nuits consécutives avec une période de repos de 3 heures durant chaque PSV			
5d) Mise en place	La moitié du temps qui dépasse la période maximale de service de vol est intégrée à la période de repos subséquente			Si la mise en place dépasse d'au plus 3 heures la période maximale de service de vol, la période de repos doit être égale aux heures de travail (PSV en plus de la mise en place); Si la mise en place dépasse de plus de 3 heures la période maximale de service de vol, la période de repos doit être égale aux heures de travail en plus du temps requis pour la mise en place; Un SGRF est exigé pour les mises en place qui durent plus de 7 heures.			
6. PSV résultant d'un repos en vol et d'un équipage de conduite renforcé	Pilotes	Siège	Couchette	Pilotes	1 de plus	2 de plus	
				Poste de repos de classe 3	14 heures	15,25 heures	
	1 de plus	17 heures	20 heures	Poste de repos de classe 2	15 heures	16,5 heures	
				Poste de repos de classe 1	15 heures	18 heures	
				Les prolongations de plus de 18 heures nécessitent un SGRF			
7. Vols à longue distance				Aucun segment supplémentaire après un vol de plus de 7 heures empiétant sur la phase de dépression circadienne			
8. Vols à très longue distance	Permis [Norme 720.16(3)]			Permis uniquement si un SGRF est utilisé			

Modifications	Limites précédentes	Limites dans les modifications	
9. Circonstances opérationnelles imprévues	Ajouter 3 heures à la PSV	Nombre de membres d'équipage de conduite	Nombre de PSV supplémentaires permises
		Un pilote	Une heure supplémentaire
		Équipage de conduite non renforcé (deux pilotes)	Deux heures supplémentaires
		Équipage de conduite renforcé	S'il s'agit d'un seul vol, trois heures supplémentaires S'il s'agit de deux ou de trois vols, deux heures supplémentaires

Annex B: Comparison of the CARs requirements with those of the U.S. FARs and EASA

	CARs	U.S. FARs Part 117	EASA
Flight Time Limitations			
365 consecutive days	1 000 hours	1 000 hours	900 hours per calendar year 1 000 hours in 12 consecutive months
90 consecutive days	300 hours	N/A	N/A
28 consecutive days	112 hours	100 hours	100 hours
24 consecutive hours	N/A	8 or 9 hours	N/A
Rest Periods			
Daily	12 hours at home base or 11 hours plus travel time or 10 hours rest in suitable accommodation away from home base	10 hours	Longest period of either the duration of the previous duty period or 12 hours at home base or 10 hours away from home base
Recurrent	31 to 33 hours in 7 days (single day free from duty) ⁵³ and 4 single days free from duty per 28 days or 120 hours per 21 days	30 hours in 7 days	36 hours in 7 days (single day free from duty) and 192 hours per 28 days EU Directive (2000/79/EC) ⁵⁴ requires 7 days per month off and 96 days per year off
Hours of Work Limitations			
365 consecutive days	2 200 hours	N/A	2 000 hours EU Directive (2000/79/EC)
28 consecutive days	192 hours	190 flight duty hours	190 hours
14 consecutive days	N/A	N/A	110 hours

⁵³ **single day free from duty** means time free from duty from the beginning of the first local night's rest until the end of the following local night's rest.

⁵⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32000L0079&from=EN>

	CARs	U.S. FARs Part 117	EASA
7 consecutive days	60 hours or 70 hours Includes all hours of work	60 flight duty hours Work assigned without a flight being involved is not counted	60 hours Includes all hours of work
Daily Flight Duty Time Limitations			
Based on start time of day — reduced at night and reduced by number of flights flown	13–9 hours	14–9 hours Restricted by 8 or 9 hour daily flight time limitation	13–11 hours
With additional pilots and rest facilities onboard	14–18 hours All regulators permit longer FDPs with the use of an FRMS — ultra long-range operations	13–19 hours	14–17 hours
Consecutive Nights			
	No more than 3 in a row if any part falls between 02:00 and 05:59	No more than 3 in a row that infringe on 02:00–05:59	Restricted to no more than 4 flights per night
	If a 3 hour rest is provided each night and 56 hours free from duty are provided after the last consecutive night — up to 5 in a row.	If a 2 hour rest is provided each night — up to 5 in a row.	N/A

Annexe B : Comparaison des exigences du RAC avec celles du FAR des États-Unis et de l'AESA

	RAC	Partie 117 du FAR des É.-U.	AESA
Limites de temps de vol			
365 jours consécutifs	1 000 heures	1 000 heures	900 heures par année civile 1 000 heures en 12 mois consécutifs
90 jours consécutifs	300 heures	S. O.	S. O.
28 jours consécutifs	112 heures	100 heures	100 heures
24 heures consécutives	S. O.	8 ou 9 heures	S. O.
Périodes de repos			
Quotidiennement	12 heures à la base d'affectation ou 11 heures en plus du temps de déplacement ou 10 heures de repos dans un poste de repos approprié à l'extérieur de la base d'affectation	10 heures	La plus longue des périodes suivantes : la période de service précédente ou 12 heures à la base d'affectation ou 10 heures à l'extérieur de la base d'affectation
Périodiquement	De 31 à 33 heures en 7 jours (journée isolée sans service ⁵³) et 4 journées isolées sans service en 28 jours ou 120 heures en 21 jours	30 heures en 7 jours	36 heures en 7 jours (journée isolée sans service) et 192 heures en 28 jours La directive de l'UE (2000/79/CE) ⁵⁴ exige 7 jours de congé par mois et 96 jours de congé par année

⁵³ **journée isolée sans service** Période sans service comprise entre le début de la première nuit de repos locale et la fin de la nuit de repos locale suivante.

⁵⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32000L0079&from=fr>

	RAC	Partie 117 du FAR des É.-U.	AESA
Limites du nombre d'heures de travail			
365 jours consécutifs	2 200 heures	S. O.	2 000 heures Directive de l'UE (2000/79/CE)
28 jours consécutifs	192 heures	190 heures de service de vol	190 heures
14 jours consécutifs	S. O.	S. O.	110 heures
7 jours consécutifs	60 heures ou 70 heures Toutes les heures de travail sont incluses	60 heures de service de vol Le travail assigné en dehors d'un vol n'est pas pris en compte	60 heures Toutes les heures de travail sont incluses
Limites de temps de service de vol quotidien			
En fonction de l'heure de début de la journée — réduction pour les vols de nuit et selon le nombre de vols effectués	13 à 9 heures	14 à 9 heures Temps de vol quotidien limité à 8 ou 9 heures	13 à 11 heures
S'il y a des postes de repos et des pilotes supplémentaires à bord	14 à 18 heures Tous les organismes de réglementation autorisent des PSV plus longues lorsqu'un SGRF est utilisé — vols à très longue distance	13 à 19 heures	14 à 17 heures
Nuits consécutives			
	Pas plus de 3 nuits consécutives si une partie se déroule au cours de la période de 02 h 00 à 05 h 59	Pas plus de 3 nuits consécutives, qui se déroulent au cours de la période de 02 h 00 à 05 h 59	Au maximum 4 vols par nuit
	Si une période de repos de 3 heures est accordée chaque nuit et qu'une période sans service de 56 heures est accordée après la dernière des nuits consécutives — jusqu'à 5 d'affilée	Si une période de repos de 2 heures est accordée chaque nuit — jusqu'à 5 d'affilée	S. O.

Registration
SI/2018-103 December 12, 2018

CANNABIS ACT

Order Designating the Minister of Border Security and Organized Crime Reduction, a member of the Queen's Privy Council for Canada, as the Minister for the purposes of the Cannabis Act

P.C. 2018-1417 November 21, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to section 4 of the *Cannabis Act*^a,

(a) repeals Order in Council P.C. 2018-946 of June 26, 2018^b; and

(b) designates the Minister of Border Security and Organized Crime Reduction, a member of the Queen's Privy Council for Canada, as the Minister for the purposes of the *Cannabis Act*^a.

Enregistrement
TR/2018-103 Le 12 décembre 2018

LOI SUR LE CANNABIS

Décret désignant le ministre de la Sécurité frontalière et de la Réduction du crime organisé, membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, à titre de ministre chargé de l'application de la Loi sur le cannabis

C.P. 2018-1417 Le 21 novembre 2018

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'article 4 de la *Loi sur le cannabis*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil :

a) abroge le décret C.P. 2018-946 du 26 juin 2018^b;

b) désigne le ministre de la Sécurité frontalière et de la Réduction du crime organisé, membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, à titre de ministre chargé de l'application de la *Loi sur le cannabis*^a.

^a S.C. 2018, c. 16

^b SI/2018-51

^a L.C. 2018, ch. 16

^b TR/2018-51

Registration
SI/2018-104 December 12, 2018

SALARIES ACT

Order Designating the Department of Health and the Department of Citizenship and Immigration to provide support to the Minister of Border Security and Organized Crime Reduction

P.C. 2018-1418 November 21, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 5(3)^a of the *Salaries Act*^b,

- (a) designates the Department of Health to provide support to the Minister of Border Security and Organized Crime Reduction in the carrying out of his or her responsibilities relating to cannabis; and
- (b) designates the Department of Citizenship and Immigration to provide support to the Minister of Border Security and Organized Crime Reduction in the carrying out of his or her responsibilities relating to border security.

Enregistrement
TR/2018-104 Le 12 décembre 2018

LOI SUR LES TRAITEMENTS

Décret désignant le ministère de la Santé et le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration pour fournir un soutien au ministre de la Sécurité frontalière et de la Réduction du crime organisé

C.P. 2018-1418 Le 21 novembre 2018

Sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 5(3)^a de la *Loi sur les traitements*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil :

- a) désigne le ministère de la Santé pour fournir un soutien au ministre de la Sécurité frontalière et de la Réduction du crime organisé pour l'exercice par ce dernier des responsabilités qui lui incombent en ce qui a trait au cannabis;
- b) désigne le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration pour fournir un soutien au ministre de la Sécurité frontalière et de la Réduction du crime organisé pour l'exercice par ce dernier des responsabilités qui lui incombent en ce qui a trait à la sécurité frontalière.

^a S.C. 2018, c. 18, s. 3

^b R.S., c. S-3

^a L.C. 2018, ch. 18, art. 3

^b L.R., ch. S-3

Registration

SI/2018-105 December 12, 2018

CANADIAN FREE TRADE AGREEMENT
IMPLEMENTATION ACT

**Order Designating the President of the
Queen's Privy Council for Canada, a member
of the Queen's Privy Council for Canada, as
the Minister for the purposes of that Act**

P.C. 2018-1419 November 21, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to section 8 of the *Canadian Free Trade Agreement Implementation Act*^a, designates the President of the Queen's Privy Council for Canada, a member of the Queen's Privy Council for Canada, as the Minister for the purposes of that Act.

Enregistrement

TR/2018-105 Le 12 décembre 2018

LOI DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD DE
LIBRE-ÉCHANGE CANADIEN

**Décret désignant le président du Conseil
privé de la Reine pour le Canada, membre du
Conseil privé de la Reine pour le Canada, à
titre de ministre chargé de l'application de
cette loi**

C.P. 2018-1419 Le 21 novembre 2018

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'article 8 de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord de libre-échange canadien*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil désigne le président du Conseil privé de la Reine pour le Canada, membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, à titre de ministre chargé de l'application de cette loi.

^a S.C. 2017, c. 33, s. 219

^a L.C. 2017, ch. 33, art. 219

Registration

SI/2018-106 December 12, 2018

PUBLIC SERVICE REARRANGEMENT AND
TRANSFER OF DUTIES ACT**Order Transferring from the Department of
Industry to the Privy Council Office the
control and supervision of that portion of
the federal public administration in the
Department of Industry known as the
Internal Trade Directorate**

P.C. 2018-1420 November 21, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph 2(a)^a of the *Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act*^b, transfers from the Department of Industry to the Privy Council Office the control and supervision of that portion of the federal public administration in the Department of Industry known as the Internal Trade Directorate.

Enregistrement

TR/2018-106 Le 12 décembre 2018

LOI SUR LES RESTRUCTURATIONS ET LES
TRANSFERTS D'ATTRIBUTIONS DANS
L'ADMINISTRATION PUBLIQUE**Décret transférant du ministère de
l'Industrie au Bureau du Conseil privé la
responsabilité à l'égard du secteur de
l'administration publique fédérale au sein du
ministère de l'Industrie connu sous le nom
de Direction du Commerce intérieur**

C.P. 2018-1420 Le 21 novembre 2018

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa 2a)^a de la *Loi sur les restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil transfère du ministère de l'Industrie au Bureau du Conseil privé la responsabilité à l'égard du secteur de l'administration publique fédérale au sein du ministère de l'Industrie connu sous le nom de Direction du Commerce intérieur.

^a S.C. 2003, c. 22, s. 207^b R.S., c. P-34^a L.C. 2003, ch. 22, art. 207^b L.R., ch. P-34

Registration

SI/2018-107 December 12, 2018

PUBLIC SERVICE REARRANGEMENT AND
TRANSFER OF DUTIES ACT**Order Transferring from the Minister of
Indian Affairs and Northern Development, to
the Minister of State to assist the Minister of
Indian Affairs and Northern Development,
the powers, duties and functions of the
Minister of Indian Affairs and Northern
Development under certain Acts**

P.C. 2018-1421 November 21, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph 2(a)^a of the *Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act*^b, transfers from the Minister of Indian Affairs and Northern Development, to the Minister of State to assist the Minister of Indian Affairs and Northern Development, the powers, duties and functions of the Minister of Indian Affairs and Northern Development under the following Acts:

- (a) the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*^c;
- (b) the *Canada Lands Surveys Act*^d;
- (c) the *Canada Oil and Gas Operations Act*^e;
- (d) the *Territorial Lands Act*^f;
- (e) the *Dominion Water Power Act*^g;
- (f) the *Canada Petroleum Resources Act*^h;
- (g) the *Gwich'in Land Claim Settlement Act*ⁱ;
- (h) the *Nunavut Act*^j;
- (i) the *Nunavut Land Claims Agreement Act*^k;
- (j) the *Sahtu Dene and Metis Land Claim Settlement Act*^l;
- (k) the *Yukon First Nations Land Claims Settlement Act*^m;

^a S.C. 2003, c. 22, s. 207^b R.S., c. P-34^c R.S., c. A-12^d R.S., c. L-6^e R.S., c. O-7; S.C. 1992, c. 35, s. 2^f R.S., c. T-7^g R.S., c. W-4^h R.S., c. 36 (2nd Suppl.)ⁱ S.C. 1992, c. 53^j S.C. 1993, c. 28^k S.C. 1993, c. 29^l S.C. 1994, c. 27^m S.C. 1994, c. 34

Enregistrement

TR/2018-107 Le 12 décembre 2018

LOI SUR LES RESTRUCTURATIONS ET LES
TRANSFERTS D'ATTRIBUTIONS DANS
L'ADMINISTRATION PUBLIQUE**Décret transférant du ministre des Affaires
indiennes et du Nord canadien au ministre
d'État délégué auprès du ministre des
Affaires indiennes et du Nord canadien, les
attributions prévues à certaines lois**

C.P. 2018-1421 Le 21 novembre 2018

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa 2a)^a de la *Loi sur les restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil transfère du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien au ministre d'État délégué auprès du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, les attributions prévues aux lois suivantes :

- a) la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*^c;
- b) la *Loi sur l'arpentage des terres du Canada*^d;
- c) la *Loi sur les opérations pétrolières au Canada*^e;
- d) la *Loi sur les terres territoriales*^f;
- e) la *Loi sur les forces hydrauliques du Canada*^g;
- f) la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*^h;
- g) la *Loi sur le règlement de la revendication territoriale des Gwich'in*ⁱ;
- h) la *Loi sur le Nunavut*^j;
- i) la *Loi concernant l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut*^k;
- j) la *Loi sur le règlement de la revendication territoriale des Dénés et Métis du Sahtu*^l;
- k) la *Loi sur le règlement des revendications territoriales des premières nations du Yukon*^m;

^a L.C. 2003, ch. 22, art. 207^b L.R., ch. P-34^c L.R., ch. A-12^d L.R., ch. L-6^e L.R., ch. O-7; L.C. 1992, ch. 35, art. 2^f L.R., ch. T-7^g L.R., ch. W-4^h L.R., ch. 36 (2^o suppl.)ⁱ L.C. 1992, ch. 53^j L.C. 1993, ch. 28^k L.C. 1993, ch. 29^l L.C. 1994, ch. 27^m L.C. 1994, ch. 34

- (l) the *Yukon Surface Rights Board Act*ⁿ;
- (m) the *Mackenzie Valley Resource Management Act*^o;
- (n) the *Yukon Act*^p;
- (o) the *Nunavut Waters and Nunavut Surface Rights Tribunal Act*^q;
- (p) the *Tlicho Land Claims and Self-Government Act*^r;
- (q) the *Nunavut Planning and Project Assessment Act*^s;
- (r) the *Northwest Territories Act*^t.

- l) la *Loi sur l'Office des droits de surface du Yukon*ⁿ;
- m) la *Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie*^o;
- n) la *Loi sur le Yukon*^p;
- o) la *Loi sur les eaux du Nunavut et le Tribunal des droits de surface du Nunavut*^q;
- p) la *Loi sur les revendications territoriales et l'autonomie gouvernementale du peuple tlicho*^r;
- q) la *Loi sur l'aménagement du territoire et l'évaluation des projets au Nunavut*^s;
- r) la *Loi sur les Territoires du Nord-Ouest*^t.

ⁿ S.C. 1994, c. 43^o S.C. 1998, c. 25^p S.C. 2002, c. 7^q S.C. 2002, c. 10^r S.C. 2005, c. 1^s S.C. 2013, c. 14, s. 2^t S.C. 2014, c. 2, s. 2ⁿ L.C. 1994, ch. 43^o L.C. 1998, ch. 25^p L.C. 2002, ch. 7^q L.C. 2002, ch. 10^r L.C. 2005, ch. 1^s L.C. 2013, ch. 14, art. 2^t L.C. 2014, ch. 2, art. 2

Registration

SI/2018-108 December 12, 2018

COMPREHENSIVE AND PROGRESSIVE AGREEMENT
FOR TRANS-PACIFIC PARTNERSHIP
IMPLEMENTATION ACT**Order Amending Order in Council P.C. 2018-1314 of October 26, 2018**

P.C. 2018-1463 November 26, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister for International Trade, pursuant to section 50 of the *Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership Implementation Act*^a, amends Order in Council P.C. 2018-1314 of October 26, 2018 by replacing “the date of entry into force of the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership” with “December 30, 2018”.

EXPLANATORY NOTE*(This note is not part of the Order.)***Proposal**

To amend the Order in Council which fixed the coming-into-force date of the *Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership Implementation Act* (the Act) as the day on which the *Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership between Canada, Australia, Brunei, Chile, Japan, Malaysia, Mexico, New Zealand, Peru, Singapore and Vietnam* (the CPTPP) comes into force for Canada.

Objective

- To fix the specific date on which the Act will come into force.

Background

The CPTPP provides that it comes into force 60 days after the sixth Party to the CPTPP notifies the Depositary (New Zealand), in writing, of the completion of its domestic ratification procedures. On October 26, 2018, Canada became the fifth nation to ratify the CPTPP. On October 31, 2018, Australia became the sixth country to ratify the CPTPP and thereby triggered the 60-day period mentioned above, allowing the coming-into-force date of the CPTPP to be set as December 30, 2018.

The original Order in Council (SI/2018-101) fixed the coming-into-force date of the Act as the date on which

^a S.C. 2018, c. 23**Enregistrement**

TR/2018-108 Le 12 décembre 2018

LOI DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD DE
PARTENARIAT TRANSPACIFIQUE GLOBAL ET
PROGRESSISTE**Décret modifiant le décret C.P. 2018-1314 du 26 octobre 2018**

C.P. 2018-1463 Le 26 novembre 2018

Sur recommandation du ministre du Commerce international et en vertu de l'article 50 de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil modifie le décret C.P. 2018-1314, du 26 octobre 2018, en remplaçant « à la date d'entrée en vigueur de l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste » par « au 30 décembre 2018 ».

NOTE EXPLICATIVE*(Cette note ne fait pas partie du Décret.)***Proposition**

Modifier le Décret qui a fixé la date d'entrée en vigueur de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste* (la Loi) à la date d'entrée en vigueur de l'*Accord de Partenariat transpacifique global et progressiste entre le Canada, l'Australie, le Brunei, le Chili, le Japon, la Malaisie, le Mexique, la Nouvelle-Zélande, le Pérou, Singapour et le Vietnam* (le PTPGP) pour le Canada.

Objectif

- Fixer la date précise à laquelle la Loi entrera en vigueur.

Background

Le PTPGP entrera en vigueur 60 jours après que la sixième Partie au PTPGP a notifié par écrit au Dépositaire (la Nouvelle-Zélande) qu'elle a achevé ses procédures internes de ratification. Le 26 octobre 2018, le Canada est devenu le cinquième pays à ratifier le PTPGP. Le 31 octobre 2018, l'Australie est devenue le sixième pays à ratifier le PTPGP, ce qui a déclenché la période de 60 jours mentionnée ci-dessus, permettant ainsi de fixer la date d'entrée en vigueur du PTPGP au 30 décembre 2018.

Le décret original (TR/2018-101) a fixé la date d'entrée en vigueur de la Loi à la date d'entrée en vigueur du PTPGP.

^a L.C. 2018, ch. 23

the CPTPP comes into force. At the time that the original Order in Council was made, the exact coming-into-force date was not known as six Parties had not yet ratified the CPTPP.

Implications

This Order amends the original Order in Council to make clear for the Canadian public that the specific coming-into-force date is fixed as December 30, 2018.

Departmental contact

For more information, please contact

Jay Allen
Director
Trade Policy and Negotiations — Asia Division
Global Affairs Canada
Telephone: 343-203-4108

Au moment où le décret original a été pris, la date précise d'entrée en vigueur n'était pas connue, car six parties n'avaient pas encore ratifié le PTPGP.

Répercussions

Ce décret modifie le décret original afin d'indiquer clairement au public canadien que la date précise d'entrée en vigueur est fixée au 30 décembre 2018.

Personne-ressource du Ministère

Pour de plus amples informations, veuillez communiquer avec :

Jay Allen
Directeur
Direction de la politique et des négociations
commerciales — Asie
Affaires mondiales Canada
Téléphone : 343-203-4108

Registration

SI/2018-109 December 12, 2018

AN ACT TO AMEND THE CITIZENSHIP ACT AND TO MAKE CONSEQUENTIAL AMENDMENTS TO ANOTHER ACT

Order Fixing December 5, 2018 as the day on which sections 11 and 12 of that Act come into force

P.C. 2018-1486 November 29, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Citizenship and Immigration, pursuant to subsection 27(4) of *An Act to amend the Citizenship Act and to make consequential amendments to another Act*, chapter 14 of the Statutes of Canada, 2017, fixes December 5, 2018 as the day on which sections 11 and 12 of that Act come into force.

EXPLANATORY NOTE

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

Proposal

Pursuant to subsection 27(4) of *An Act to amend the Citizenship Act and to make consequential amendments to another Act*, this Order in Council fixes December 5, 2018, as the day on which sections 11 and 12 of that Act come into force.

Objective

This Order in Council brings into force the remaining provisions of *An Act to Amend the Citizenship Act and to make consequential amendments to another Act*. This will enable the Government to strengthen citizenship program integrity and protect the value of Canadian citizenship by introducing the authority for the Minister of Immigration, Refugees and Citizenship to seize documents provided for the administration of the *Citizenship Act* when there are reasonable grounds to believe that the documents have been fraudulently or improperly obtained or used. It also provides the authority to make regulations governing the seizure, storage, and disposition of documents believed to be fraudulent.

Background

Bill C-6, *An Act to amend the Citizenship Act and to make consequential amendments to another Act*, received royal assent on June 19, 2017. Most provisions in the Act have been brought into force. The remaining provisions, which

Enregistrement

TR/2018-109 Le 12 décembre 2018

LOI MODIFIANT LA LOI SUR LA CITOYENNETÉ ET UNE AUTRE LOI EN CONSÉQUENCE

Décret fixant au 5 décembre 2018 la date d'entrée en vigueur des articles 11 et 12 de cette loi

C.P. 2018-1486 Le 29 novembre 2018

Sur recommandation du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration et en vertu du paragraphe 27(4) de la *Loi modifiant la Loi sur la citoyenneté et une autre loi en conséquence*, chapitre 14 des Lois du Canada (2017), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 5 décembre 2018 la date d'entrée en vigueur des articles 11 et 12 de cette loi.

NOTE EXPLICATIVE

(*Cette note ne fait pas partie du Décret.*)

Proposition

En vertu du paragraphe 27(4) de la *Loi modifiant la Loi sur la citoyenneté et une autre loi en conséquence*, le présent décret établit que les articles 11 et 12 de cette loi entrent en vigueur le 5 décembre 2018.

Objectif

Le présent décret met en vigueur les dispositions de la *Loi modifiant la Loi sur la citoyenneté et une autre loi en conséquence* qui ne sont pas encore en vigueur. Ces dispositions permettront au gouvernement de renforcer l'intégrité de son programme de citoyenneté et de préserver la valeur de la citoyenneté canadienne en accordant au ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté le pouvoir de saisir des documents fournis pour l'application de la *Loi sur la citoyenneté* s'il a des motifs raisonnables de croire que ces documents ont été obtenus ou utilisés irrégulièrement ou frauduleusement. Ces dispositions permettront de prendre des règlements régissant la saisie, l'entreposage et la disposition des documents jugés frauduleux.

Contexte

Le projet de loi C-6, *Loi modifiant la Loi sur la citoyenneté et une autre loi en conséquence*, a reçu la sanction royale le 19 juin 2017. La plupart des dispositions de cette loi ont été mises en vigueur. Les autres dispositions, qui

required corresponding regulatory amendments in order to implement, allow the Minister to seize and detain documents provided to him or her for the purposes of this Act if he or she has reasonable grounds to believe that they were fraudulently or improperly obtained or used or that the measure is necessary to prevent their fraudulent or improper use. The *Citizenship Regulations* have been amended to support the coming into force of these new provisions and to provide clarity and consistency in establishing the processes and steps required to seize documents.

Having clear authorities in the *Citizenship Act* to seize documents believed to be fraudulent also contributes to addressing findings in the spring 2016 report of the Auditor General on *Detecting and Preventing Fraud in the Citizenship Program*.

Implications

This Order in Council brings into force the legislative authorities relating to seizure of documents under the *Citizenship Act*.

With these provisions, the *Citizenship Act* authorizes the Minister of Immigration, Refugees and Citizenship to seize and detain documents that he or she has reasonable grounds to believe were fraudulently or improperly used. The overall goal is to enhance program integrity by preventing applicants from obtaining citizenship through the fraudulent or improper use of documents (i.e. altered passports, health cards, drivers' licences, etc.). The provisions benefit both clients and decision makers by providing clarity around operational procedures. Procedural fairness policies apply and clients have the opportunity to provide an explanation or additional submissions responding to a citizenship officer's concerns. These authorities are not expected to add a financial burden for the Department.

Consultation

In the House of Commons, the Standing Committee on Citizenship and Immigration and, in the Senate, the Standing Committee on Social Affairs, Science and Technology conducted hearings on *An Act to Amend the Citizenship Act and to make consequential amendments to another Act* and heard from several stakeholder organizations. During the legislative process, there were no concerns or issues raised about the document seizure authority.

The Office of the Privacy Commissioner (OPC) was consulted regarding the privacy implications and a privacy impact assessment will be submitted to the OPC in the fall of 2018.

doivent s'accompagner de modifications réglementaires, autorisent le ministre à saisir et à retenir des documents qui lui ont été fournis pour l'application de la *Loi sur la citoyenneté* s'il a des motifs raisonnables de croire que ces documents ont été obtenus ou utilisés irrégulièrement ou frauduleusement ou que la mesure est nécessaire pour empêcher l'utilisation irrégulière ou frauduleuse. Le *Règlement sur la citoyenneté* est modifié pour appuyer l'entrée en vigueur de ces dispositions, en apportant davantage de précision et de cohérence dans les processus et étapes à suivre relativement à la saisie de documents.

Préciser dans la *Loi sur la citoyenneté* les pouvoirs de saisie de documents jugés frauduleux contribue également à répondre aux recommandations du rapport du printemps 2016 du vérificateur général intitulé *La détection et la prévention de la fraude dans le programme de citoyenneté*.

Répercussions

Le présent décret met en vigueur les pouvoirs législatifs relatifs à la saisie des documents en vertu de la *Loi sur la citoyenneté*.

Ces dispositions de la *Loi sur la citoyenneté* autorisent le ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté à saisir et à retenir des documents s'il a des motifs raisonnables de croire qu'ils ont été obtenus ou utilisés irrégulièrement ou frauduleusement. L'objectif général est de renforcer l'intégrité du programme en empêchant les demandeurs qui désirent obtenir la citoyenneté de ce faire en utilisant des documents irrégulièrement ou frauduleusement (c'est-à-dire des documents, cartes de santé ou permis de conduire modifiés, etc.). Les clients et les décideurs bénéficieront tous deux des précisions apportées par les nouvelles dispositions aux procédures opérationnelles. Des politiques d'équité procédurale seront mises en place et les clients pourront fournir des renseignements supplémentaires en réponse aux préoccupations qui auront été soulevées par l'agent de citoyenneté. Les nouvelles dispositions ne devraient avoir aucune répercussion financière pour le Ministère.

Consultation

Le Comité permanent de la Chambre des communes sur la citoyenneté et l'immigration ainsi que le Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie ont tenu des audiences sur la *Loi modifiant la Loi sur la citoyenneté et une autre loi en conséquence*, dans le cadre desquelles ils ont reçu les témoignages de plusieurs groupes d'intervenants. Au cours du processus législatif, aucune préoccupation concernant les pouvoirs relatifs à la saisie des documents n'a été soulevée.

Le Bureau du commissaire à la vie privée a été consulté au sujet des répercussions des dispositions sur la vie privée et une évaluation des facteurs relatifs à la vie privée sera présentée au Bureau du commissaire à la vie privée en automne 2018.

Departmental contact

Teny Dikranian
Director
Legislation and Program Policy
Citizenship Branch
Immigration Refugees and Citizenship Canada
180 Kent Street
Ottawa, Ontario
K1A 1L1
Telephone: 613-437-5632
Fax: 613-991-2485
Email: IRCC.CITConsultations-ConsultationsCIT@ic.gc.ca
IRCC@ic.gc.ca

Personne-ressource du Ministère

Teny Dikranian
Directrice
Direction de la législation et de la politique de
programme
Direction générale de la citoyenneté
Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada
180, rue Kent
Ottawa (Ontario)
K1A 1L1
Téléphone : 613-437-5632
Télécopieur : 613-991-2485
Courriel : IRCC.CITConsultations-ConsultationsCIT@ic.gc.ca
IRCC@ic.gc.ca

Registration

SI/2018-110 December 12, 2018

TRANSPORTATION MODERNIZATION ACT

Order Fixing December 10, 2018 as the day on which sections 70 to 72 of that Act come into force

P.C. 2018-1487 November 29, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 98(5) of the *Transportation Modernization Act*, chapter 10 of the Statutes of Canada, 2018, fixes December 10, 2018 as the day on which sections 70 to 72 of that Act come into force.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

Proposal

This Order in Council (Order) fixes December 10, 2018, as the day on which sections 70, 71, and 72 of the *Transportation Modernization Act* come into force.

Objective

The primary purpose of this Order is to bring into force sections 70, 71 and 72 of the *Transportation Modernization Act*, which amends the *Coasting Trade Act* to allow ship owners to use vessels of any registry to reposition their owned and/or leased empty containers between locations in Canada (on a non-revenue basis) without a coasting trade licence. It is expected that these changes will address the current shortage of containers available for export while increasing logistical flexibility for vessel owners and operators.

Background

The *Coasting Trade Act* (the Act) protects the domestic marine sector by reserving coasting trade (or “cabotage”) to Canadian registered and duty paid vessels. Coasting trade includes the transportation of goods and passengers, as well as any other marine activity of a commercial nature. The Act also provides for a licencing process that allows for temporary importation of Canadian non-duty paid or foreign vessels to undertake coasting trade activities when a suitable Canadian vessel is not available. If a suitable Canadian vessel is found available, a foreign vessel cannot be used and a licence is not issued.

Enregistrement

TR/2018-110 Le 12 décembre 2018

LOI SUR LA MODERNISATION DES TRANSPORTS

Décret fixant au 10 décembre 2018 la date d'entrée en vigueur des articles 70 à 72 de cette loi

C.P. 2018-1487 Le 29 novembre 2018

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 98(5) de la *Loi sur la modernisation des transports*, chapitre 10 des Lois du Canada (2018), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 10 décembre 2018 la date d'entrée en vigueur des articles 70 à 72 de cette loi.

NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie du Décret.)

Proposition

Le présent décret fixe au 10 décembre 2018 la date d'entrée en vigueur des articles 70, 71 et 72 de la *Loi sur la modernisation des transports*.

Objectif

L'objectif premier de ce décret est l'entrée en vigueur des articles 70, 71 et 72 de la *Loi sur la modernisation des transports*. Cette loi modifie la *Loi sur le cabotage* de manière à permettre aux propriétaires de navires d'utiliser des bâtiments inscrits à n'importe quel registre pour repositionner les conteneurs vides qu'ils détiennent ou louent entre des emplacements situés au Canada (sur une base non payante) sans licence de cabotage. Ces changements devraient combler le manque actuel de conteneurs disponibles pour exportation tout en offrant une souplesse logistique accrue aux propriétaires et aux exploitants de bâtiments.

Contexte

La *Loi sur le cabotage* (la Loi) protège le secteur maritime canadien en réservant le cabotage aux navires dédouanés immatriculés au Canada. Les activités de cabotage comprennent le transport de marchandises et de passagers, ainsi que toute autre activité maritime de nature commerciale. La Loi prévoit également un processus de délivrance de licences qui permet d'importer temporairement des bâtiments canadiens non dédouanés ou des bâtiments étrangers pour mener des activités de cabotage lorsqu'aucun bâtiment canadien approprié n'est disponible. Toutefois, si un bâtiment canadien est disponible, un bâtiment étranger ne peut pas être utilisé, et aucune licence n'est délivrée.

In 2012, foreign vessel owners submitted a formal proposal to Transport Canada advocating for an exemption under the Act to reposition empty containers without a licence to address an ongoing shortage in empty containers available for export. Every licence application made to date to use a non-duty paid or foreign vessel to conduct empty container repositioning has been denied due to the availability of a Canadian vessel; however, Canadian shippers have been unable to provide the service at a competitive rate.

Without a coasting trade licence, foreign or non-duty paid vessels must pay another service provider (e.g. rail service, trucking service) to have their empty containers repositioned between locations in Canada or even imported from overseas, which creates a costly, inefficient method of operating in Canada. In addition, since Canadian shippers rely mainly on foreign-based carriers for the majority of international marine movements, this means that there can be logistical challenges for shippers who may not have access to empty containers for export purposes.

Sections 70, 71 and 72 build upon the amendments to the Act made as a result of the Canada-European Union (EU) Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA) which provides targeted access for the EU to Canada's domestic maritime sector. As of September 2017, eligible EU entities can undertake the following coasting trade activities in Canada without a licence:

- repositioning of owned and/or leased empty containers between locations in Canada on a non-revenue basis;
- feeder services between Halifax and Montreal; and
- private dredging.

Specifically, section 70 of Bill C-49 amends the repositioning section of the Act that currently limits the service to eligible EU entities using a vessel of any registry to now enable any vessel owner to reposition their owned/leased empty containers. It also moves the registry requirements from the repositioning section to the dredging section in order to maintain the concessions provided under CETA for dredging activities and feeder services. Sections 71 and 72 are administrative in nature to make reference to the updates made to the repositioning and dredging provisions.

En 2012, des propriétaires de bâtiments étrangers ont présenté une proposition officielle à Transports Canada dans laquelle ils demandaient une exemption en vertu de la Loi pour repositionner des conteneurs vides sans licence, en vue de combler un manque constant de conteneurs vides disponibles pour exportation. Jusqu'à maintenant, toute demande de licence présentée en vue d'utiliser un bâtiment non dédouané ou étranger pour repositionner des conteneurs vides a été refusée en raison de la disponibilité de bâtiments canadiens. Cependant, les expéditeurs canadiens n'ont pas été en mesure de fournir le service à un taux compétitif.

Sans licence de cabotage, les propriétaires de bâtiments étrangers ou non dédouanés doivent payer un autre fournisseur de service (par exemple transport ferroviaire, camionnage) pour repositionner leurs conteneurs vides entre des emplacements situés au Canada ou pour les importer de l'étranger, ce qui constitue une méthode coûteuse et inefficace pour mener des activités au Canada. De plus, comme les expéditeurs canadiens font appel à des transporteurs étrangers pour la plupart des mouvements maritimes internationaux, des défis logistiques pourraient se poser aux expéditeurs qui n'auraient pas accès à des conteneurs vides aux fins d'exportation.

Les articles 70, 71 et 72 sont fondés sur les modifications à la Loi découlant de l'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne (UE), qui fournit à l'UE un accès ciblé au secteur maritime canadien. En effet, depuis septembre 2017, les entités admissibles de l'UE peuvent mener les activités de cabotage suivantes au Canada sans licence :

- repositionnement des conteneurs vides détenus ou loués entre des emplacements situés au Canada, sur une base non payante;
- service d'apport entre Halifax et Montréal;
- dragage privé.

Plus précisément, l'article 70 du projet de loi C-49 modifie l'article de la Loi portant sur le repositionnement, dont la version actuelle limite l'offre de ce service aux entités admissibles de l'UE utilisant un bâtiment inscrit à n'importe quel registre. Cette modification permettrait à tout propriétaire de bâtiment de repositionner les conteneurs vides qu'ils détiennent ou louent. De plus, les exigences relatives aux registres, qui figurent actuellement à l'article sur le repositionnement, seraient déplacées à l'article sur le dragage, afin de maintenir les concessions relatives aux activités de dragage et au service d'apport accordées dans le cadre de l'AECG. Pour leur part, les articles 71 et 72, de nature administrative, renvoient aux mises à jour apportées aux dispositions sur le repositionnement et le dragage.

Implications

The amendments to the *Coasting Trade Act* will help address the shortage in empty containers for export purposes and support something that industry has been seeking — greater logistical flexibility. This amendment will also help alleviate some of the strains on the surface transportation system as containers are currently repositioned by rail or truck within Canada. Allowing the repositioning of empty containers by foreign vessels will also bring Canada in line with other countries, including the U.S., Mexico, and other important trading partners.

By enhancing logistics at ports, the amendments are expected to increase the competitiveness of Canadian ports as gateways to the North American market. Improving the efficiency and competitiveness of Canada's supply chain is expected to better position Canada to take advantage of increases in trade volumes and changes in global trade routes while also strengthening direct investment in the transportation sector for the benefit of Canadian companies and consumers alike.

Consultations

As noted above, marine industry stakeholders submitted a formal proposal to Transport Canada in 2012 requesting amendments to the *Coasting Trade Act* to allow for the repositioning of empty containers between locations in Canada without a coasting trade licence. Transport Canada consulted stakeholders in the marine, rail and trucking sectors on the proposal and received broad support for the changes. As a result, the amendments were included in the bill formerly known as Bill C-49 (*Transportation Modernization Act*), which received royal assent on May 23, 2018.

In January 2018, Transport Canada conducted targeted stakeholder sessions to discuss the amendments prior to the Senate Committee hearings. During these consultations and Senate Committee hearings, stakeholders were generally supportive of the amendments and did not request any changes to the proposed amendments.

Répercussions

Les modifications à la *Loi sur le cabotage* permettront de combler le manque de conteneurs vides disponibles pour exportation et fourniront à l'industrie ce qu'elle réclame : une souplesse logistique accrue. Ces modifications aideront également à réduire la pression exercée sur le réseau de transport terrestre, car actuellement, au Canada, les conteneurs sont repositionnés par train ou par camion. De plus, l'autorisation d'utiliser un bâtiment étranger pour repositionner des conteneurs vides permettra d'harmoniser la loi canadienne avec celle d'autres pays, notamment les États-Unis, le Mexique et d'autres partenaires commerciaux importants.

Par ailleurs, en améliorant la logistique aux ports, les modifications devront augmenter la compétitivité des ports canadiens en tant que portes d'entrée vers le marché nord-américain. De plus, une hausse de l'efficacité et de la compétitivité de la chaîne d'approvisionnement canadienne placera le Canada dans une meilleure position pour tirer avantage du volume accru des échanges commerciaux et des modifications apportées aux routes commerciales mondiales, tout en augmentant les investissements directs réalisés dans le secteur des transports au profit des entreprises canadiennes et des consommateurs.

Consultations

Comme susmentionné, les intervenants de l'industrie maritime ont présenté une proposition officielle à Transports Canada, en 2012, dans laquelle ils demandaient au Ministère de modifier la *Loi sur le cabotage* pour qu'elle permette le repositionnement des conteneurs vides entre des emplacements situés au Canada sans licence de cabotage. Transports Canada a consulté les intervenants des secteurs maritime, ferroviaire et du camionnage au sujet de la proposition, et les changements proposés ont été très bien accueillis. Par conséquent, ces modifications ont été intégrées au projet de loi, anciennement intitulé Projet de loi C-49 (*Loi sur la modernisation des transports*), qui a reçu la sanction royale le 23 mai 2018.

En janvier 2018, Transports Canada a mené des séances de consultation ciblées auprès des intervenants pour discuter des modifications avant les audiences du Comité sénatorial. Durant ces consultations de même que pendant les audiences du Comité sénatorial, les intervenants ont, de manière générale, appuyé les modifications proposées, et n'ont demandé aucun changement à ces dernières.

Departmental contact

Director
Domestic Shipping Policy
Marine Policy Group
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-991-6624
Fax: 613-991-1845
Website: www.tc.gc.ca

Personne-ressource du Ministère

Directeur
Politique de transport intérieur
Groupe de la politique maritime
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-991-6624
Télécopieur : 613-991-1845
Site Web : www.tc.gc.ca

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents

Registration number	P.C. number	Minister	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2018-242	2018-1394	Prime Minister	Order Amending Schedule I.1 to the Financial Administration Act	4305
SOR/2018-243		Health	Regulations Amending the Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations Respecting the Pest Control Products Act and Regulations (Penalties and Schedules)	4306
SOR/2018-244		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Chicken Licensing Regulations	4325
SOR/2018-245	2018-1427	Transport	Regulations Respecting Compulsory Insurance for Ships Carrying Passengers	4327
SOR/2018-246	2018-1428	Environment and Climate Change	Regulations Amending the Regulations Prescribing Circumstances for Granting Waivers Pursuant to Section 147 of the Canadian Environmental Protection Act, 1999	4355
SOR/2018-247	2018-1429	Employment and Social Development Transport	Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Canada Labour Code	4361
SOR/2018-248	2018-1430	Health	Regulations Amending the Food and Drug Regulations (Mica)	4365
SOR/2018-249	2018-1431	Immigration, Refugees and Citizenship	Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Work Permit Exemption)	4371
SOR/2018-250	2018-1432	Environment and Climate Change	Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Canada National Parks Act (Miscellaneous Program)	4375
SOR/2018-251	2018-1433	Immigration, Refugees and Citizenship Public Safety	Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Miscellaneous Program)	4386
SOR/2018-252	2018-1434	Innovation, Science and Economic Development	Regulations Amending the Electricity and Gas Inspection Regulations and the Weights and Measures Regulations (Miscellaneous)	4389
SOR/2018-253	2018-1435	Innovation, Science and Economic Development	Regulations Amending the Textile Labelling and Advertising Regulations	4395
SOR/2018-254	2018-1436	Justice	Regulations Amending Certain Department of Justice Regulations (Miscellaneous Program)	4399
SOR/2018-255	2018-1437	Justice	Regulations Amending the Crown Liability and Proceedings (Provincial Court) Regulations (Miscellaneous Program)	4408
SOR/2018-256	2018-1438	Transport	Regulations Amending the Grade Crossings Regulations and the Prevention and Control of Fires on Line Works Regulations (Miscellaneous Program)	4412
SOR/2018-257	2018-1439	Justice Innovation, Science and Economic Development	Order Designating Newfoundland and Labrador for the Purposes of Section 347.1 of the Criminal Code	4419
SOR/2018-258	2018-1440	Transport	Regulations Amending the Transportation Safety Board Regulations	4428
SOR/2018-259	2018-1464	Global Affairs	Regulations Amending the Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Regulations	4436
SOR/2018-260		Indigenous and Northern Affairs	Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act	4441
SOR/2018-261	2018-1482	Environment and Climate Change Health	Regulations Limiting Carbon Dioxide Emissions from Natural Gas-fired Generation of Electricity	4446

TABLE OF CONTENTS — Continued

Registration number	P.C. number	Minister	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2018-262	2018-1483	Environment and Climate Change Health	Regulations Amending the Regulations Designating Regulatory Provisions for Purposes of Enforcement (Canadian Environmental Protection Act, 1999).....	4503
SOR/2018-263	2018-1484	Environment and Climate Change Health	Regulations Amending the Reduction of Carbon Dioxide Emissions from Coal-fired Generation of Electricity Regulations	4505
SOR/2018-264	2018-1485	Immigration, Refugees and Citizenship	Regulations Amending the Citizenship Regulations.....	4574
SOR/2018-265		Indigenous and Northern Affairs	Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Sts'ailes).....	4582
SOR/2018-266		Indigenous and Northern Affairs	Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Peguis)	4587
SOR/2018-267		Indigenous and Northern Affairs	Order Amending the Schedule to the First Nations Elections Act (Peguis)	4591
SOR/2018-269	2018-1536	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, VI and VII — Flight Crew Member Hours of Work and Rest Periods)	4593
SI/2018-103	2018-1417	Prime Minister	Order Designating the Minister of Border Security and Organized Crime Reduction, a member of the Queen's Privy Council for Canada, as the Minister for the purposes of the Cannabis Act	4725
SI/2018-104	2018-1418	Prime Minister	Order Designating the Department of Health and the Department of Citizenship and Immigration to provide support to the Minister of Border Security and Organized Crime Reduction	4726
SI/2018-105	2018-1419	Prime Minister	Order Designating the President of the Queen's Privy Council for Canada, a member of the Queen's Privy Council for Canada, as the Minister for the purposes of the Canadian Free Trade Agreement Implementation Act	4727
SI/2018-106	2018-1420	Prime Minister	Order Transferring from the Department of Industry to the Privy Council Office the control and supervision of that portion of the federal public administration in the Department of Industry known as the Internal Trade Directorate.....	4728
SI/2018-107	2018-1421	Prime Minister	Order Transferring from the Minister of Indian Affairs and Northern Development, to the Minister of State to assist the Minister of Indian Affairs and Northern Development, the powers, duties and functions of the Minister of Indian Affairs and Northern Development under certain Acts	4729
SI/2018-108	2018-1463	Global Affairs	Order Amending Order in Council P.C. 2018-1314 of October 26, 2018	4731
SI/2018-109	2018-1486	Immigration, Refugees and Citizenship	Order Fixing December 5, 2018 as the day on which sections 11 and 12 of An Act to amend the Citizenship Act and to make consequential amendments to another Act come into force	4733
SI/2018-110	2018-1487	Transport	Order Fixing December 10, 2018 as the day on which sections 70 to 72 of the Transportation Modernization Act come into force	4736

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
Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations Respecting the Pest Control Products Act and Regulations (Penalties and Schedules) — Regulations Amending	SOR/2018-243	22/11/18	4306	
Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act				
Canadian Aviation Regulations (Parts I, VI and VII — Flight Crew Member Hours of Work and Rest Periods) — Regulations Amending.....	SOR/2018-269	07/12/18	4593	
Aeronautics Act				
Canadian Chicken Licensing Regulations — Regulations Amending....	SOR/2018-244	23/11/18	4325	
Farm Products Agencies Act				
Carbon Dioxide Emissions from Natural Gas-fired Generation of Electricity — Regulations Limiting	SOR/2018-261	30/11/18	4446	n
Canadian Environmental Protection Act, 1999				
Certain Department of Justice Regulations (Miscellaneous Program) — Regulations Amending	SOR/2018-254	23/11/18	4399	
Criminal Code				
Certain Regulations Made Under the Canada Labour Code — Regulations Amending	SOR/2018-247	23/11/18	4361	
Canada Labour Code				
Certain Regulations Made Under the Canada National Parks Act (Miscellaneous Program) — Regulations Amending	SOR/2018-250	23/11/18	4375	
Canada National Parks Act				
Circumstances for Granting Waivers Pursuant to Section 147 of the Act — Regulations Amending the Regulations Prescribing.....	SOR/2018-246	23/11/18	4355	
Canadian Environmental Protection Act, 1999				
Citizenship Regulations — Regulations Amending	SOR/2018-264	30/11/18	4574	
Citizenship Act				
Compulsory Insurance for Ships Carrying Passengers — Regulations Respecting.....	SOR/2018-245	23/11/18	4327	n
Marine Liability Act				
Crown Liability and Proceedings (Provincial Court) Regulations (Miscellaneous Program) — Regulations Amending	SOR/2018-255	23/11/18	4408	
Crown Liability and Proceedings Act				
Department of Health and the Department of Citizenship and Immigration to provide support to the Minister of Border Security and Organized Crime Reduction — Order Designating	SI/2018-104	12/12/18	4726	n
Salaries Act				
Department of Industry to the Privy Council Office the control and supervision of that portion of the federal public administration in the Department of Industry known as the Internal Trade Directorate — Order Transferring	SI/2018-106	12/12/18	4728	
Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act				
Electricity and Gas Inspection Regulations and the Weights and Measures Regulations (Miscellaneous) — Regulations Amending.....	SOR/2018-252	23/11/18	4389	
Electricity and Gas Inspection Act				
Weights and Measures Act				
Food and Drug Regulations (Mica) — Regulations Amending	SOR/2018-248	23/11/18	4365	
Food and Drugs Act				

INDEX — Continued

Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments
Grade Crossings Regulations and the Prevention and Control of Fires on Line Works Regulations (Miscellaneous Program) — Regulations Amending Railway Safety Act	SOR/2018-256	23/11/18	4412	
Immigration and Refugee Protection Regulations (Miscellaneous Program) — Regulations Amending Immigration and Refugee Protection Act	SOR/2018-251	23/11/18	4386	
Immigration and Refugee Protection Regulations (Work Permit Exemption) — Regulations Amending Immigration and Refugee Protection Act	SOR/2018-249	23/11/18	4371	
Indian Bands Council Elections Order (Peguis) — Order Amending..... Indian Act	SOR/2018-266	03/12/18	4587	
Indian Bands Council Elections Order (Sts'ailes) — Order Amending Indian Act	SOR/2018-265	03/12/18	4582	
Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Regulations — Regulations Amending Justice for Victims of Corrupt Foreign Officials Act (Sergei Magnitsky Law)	SOR/2018-259	29/11/18	4436	
Minister of Border Security and Organized Crime Reduction, a member of the Queen's Privy Council for Canada, as the Minister for the purposes of the Cannabis Act — Order Designating Cannabis Act	SI/2018-103	12/12/18	4725	
Minister of Indian Affairs and Northern Development, to the Minister of State to assist the Minister of Indian Affairs and Northern Development, the powers, duties and functions of the Minister of Indian Affairs and Northern Development under certain Acts — Order Transferring..... Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act	SI/2018-107	12/12/18	4729	
Newfoundland and Labrador for the Purposes of Section 347.1 of the Criminal Code — Order Designating Criminal Code	SOR/2018-257	23/11/18	4419	n
Order Fixing December 5, 2018 as the day on which sections 11 and 12 of that Act come into force An Act to amend the Citizenship Act and to make consequential amendments to another Act	SI/2018-109	12/12/18	4733	
Order Fixing December 10, 2018 as the day on which sections 70 to 72 of that Act come into force Transportation Modernization Act	SI/2018-110	12/12/18	4736	
Order in Council P.C. 2018-1314 of October 26, 2018 — Order Amending Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership Implementation Act	SI/2018-108	12/12/18	4731	
President of the Queen's Privy Council for Canada, a member of the Queen's Privy Council for Canada, as the Minister for the purposes of that Act — Order Designating Canadian Free Trade Agreement Implementation Act	SI/2018-105	12/12/18	4727	
Reduction of Carbon Dioxide Emissions from Coal-fired Generation of Electricity Regulations — Regulations Amending Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2018-263	30/11/18	4505	
Regulatory Provisions for Purposes of Enforcement (Canadian Environmental Protection Act, 1999) — Regulations Amending the Regulations Designating Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2018-262	30/11/18	4503	

INDEX – Continued

Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments
Schedule I.1 to the Financial Administration Act – Order Amending Financial Administration Act	SOR/2018-242	21/11/18	4305	
Schedule to the First Nations Elections Act (Peguis) – Order Amending First Nations Elections Act	SOR/2018-267	03/12/18	4591	
Schedule to the First Nations Fiscal Management Act – Order Amending First Nations Fiscal Management Act	SOR/2018-260	29/11/18	4441	
Textile Labelling and Advertising Regulations – Regulations Amending Textile Labelling Act	SOR/2018-253	23/11/18	4395	
Transportation Safety Board Regulations – Regulations Amending Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act	SOR/2018-258	23/11/18	4428	

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/2018-242	2018-1394	Premier ministre	Décret modifiant l'annexe I.1 de la Loi sur la gestion des finances publiques	4305
DORS/2018-243		Santé	Règlement modifiant le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire (Loi sur les produits antiparasitaires et ses règlements) (sanctions et annexes)	4306
DORS/2018-244		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement sur l'octroi de permis visant les poulets du Canada	4325
DORS/2018-245	2018-1427	Transports	Règlement sur l'assurance obligatoire pour les navires transportant des passagers	4327
DORS/2018-246	2018-1428	Environnement et Changement climatique	Règlement modifiant le Règlement prévoyant les circonstances donnant ouverture à une exemption en vertu de l'article 147 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	4355
DORS/2018-247	2018-1429	Emploi et Développement social Transports	Règlement modifiant certains règlements pris en vertu du Code canadien du travail	4361
DORS/2018-248	2018-1430	Santé	Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (Mica)	4365
DORS/2018-249	2018-1431	Immigration, Réfugiés et Citoyenneté	Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (exemption de permis de travail)	4371
DORS/2018-250	2018-1432	Environnement et Changement climatique	Règlement correctif visant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les parcs nationaux du Canada	4375
DORS/2018-251	2018-1433	Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Sécurité publique	Règlement correctif visant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés	4386
DORS/2018-252	2018-1434	Innovation, Sciences et Développement économique	Règlement correctif visant le Règlement sur l'inspection de l'électricité et du gaz et le Règlement sur les poids et mesures	4389
DORS/2018-253	2018-1435	Innovation, Sciences et Développement économique	Règlement modifiant le Règlement sur l'étiquetage et l'annonce des textiles	4395
DORS/2018-254	2018-1436	Justice	Règlement correctif visant certains règlements (ministère de la Justice)	4399
DORS/2018-255	2018-1437	Justice	Règlement correctif visant le Règlement sur la responsabilité civile de l'État et le contentieux administratif (tribunaux provinciaux)	4408
DORS/2018-256	2018-1438	Transports	Règlement correctif visant le Règlement sur les passages à niveau et le Règlement sur la prévention et la maîtrise des incendies sur les lignes de chemin de fer.....	4412
DORS/2018-257	2018-1439	Justice Innovation, Sciences et Développement économique	Décret désignant Terre-Neuve-et-Labrador pour l'application de l'article 347.1 du Code criminel.....	4419
DORS/2018-258	2018-1440	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports.....	4428
DORS/2018-259	2018-1464	Affaires mondiales	Règlement modifiant le Règlement relatif à la justice pour les victimes de dirigeants étrangers corrompus.....	4436
DORS/2018-260		Affaires autochtones et du Nord	Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations	4441

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Numéro d'enregistrement	Numéro de C.P.	Ministre	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2018-261	2018-1482	Environnement et Changement climatique Santé	Règlement limitant les émissions de dioxyde de carbone provenant de la production d'électricité thermique au gaz naturel	4446
DORS/2018-262	2018-1483	Environnement et Changement climatique Santé	Règlement modifiant le Règlement sur les dispositions réglementaires désignées aux fins de contrôle d'application — Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	4503
DORS/2018-263	2018-1484	Environnement et Changement climatique Santé	Règlement modifiant le Règlement sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone — secteur de l'électricité thermique au charbon	4505
DORS/2018-264	2018-1485	Immigration, Réfugiés et Citoyenneté	Règlement modifiant le Règlement sur la citoyenneté	4574
DORS/2018-265		Affaires autochtones et du Nord	Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Stsailles)	4582
DORS/2018-266		Affaires autochtones et du Nord	Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Peguis)	4587
DORS/2018-267		Affaires autochtones et du Nord	Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur les élections au sein de premières nations (Peguis)	4591
DORS/2018-269	2018-1536	Transports	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I, VI et VII — heures de travail des membres d'équipage de conduite et périodes de repos)	4593
TR/2018-103	2018-1417	Premier ministre	Décret désignant le ministre de la Sécurité frontalière et de la Réduction du crime organisé, membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, à titre de ministre chargé de l'application de la Loi sur le cannabis	4725
TR/2018-104	2018-1418	Premier ministre	Décret désignant le ministre de la Santé et le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration pour fournir un soutien au ministre de la Sécurité frontalière et de la Réduction du crime organisé	4726
TR/2018-105	2018-1419	Premier ministre	Décret désignant le président du Conseil privé de la Reine pour le Canada, membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, à titre de ministre chargé de l'application de la Loi de mise en œuvre de l'Accord de libre-échange canadien	4727
TR/2018-106	2018-1420	Premier ministre	Décret transférant du ministre de l'Industrie au Bureau du Conseil privé la responsabilité à l'égard du secteur de l'administration publique fédérale au sein du ministre de l'Industrie connu sous le nom de Direction du Commerce intérieur	4728
TR/2018-107	2018-1421	Premier ministre	Décret transférant du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien au ministre d'État délégué auprès du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, les attributions prévues à certaines lois	4729
TR/2018-108	2018-1463	Affaires mondiales	Décret modifiant le décret C.P. 2018-1314 du 26 octobre 2018....	4731
TR/2018-109	2018-1486	Immigration, Réfugiés et Citoyenneté	Décret fixant au 5 décembre 2018 la date d'entrée en vigueur des articles 11 et 12 de la Loi modifiant la Loi sur la citoyenneté et une autre loi en conséquence	4733
TR/2018-110	2018-1487	Transports	Décret fixant au 10 décembre 2018 la date d'entrée en vigueur des articles 70 à 72 de la Loi sur la modernisation des transports	4736

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
Aliments et drogues (Mica) — Règlement modifiant le Règlement..... Aliments et drogues (Loi)	DORS/2018-248	23/11/18	4365	
Annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations — Arrêté modifiant..... Gestion financière des premières nations (Loi)	DORS/2018-260	29/11/18	4441	
Annexe de la Loi sur les élections au sein de premières nations (Peguis) — Arrêté modifiant Elections au sein de premières nations (Loi)	DORS/2018-267	03/12/18	4591	
Annexe I.1 de la Loi sur la gestion des finances publiques — Décret modifiant Gestion des finances publiques (Loi)	DORS/2018-242	21/11/18	4305	
Assurance obligatoire pour les navires transportant des passagers — Règlement Responsabilité en matière maritime (Loi)	DORS/2018-245	23/11/18	4327	n
Aviation canadien (parties I, VI et VII — heures de travail des membres d'équipage de conduite et périodes de repos) — Règlement modifiant le Règlement Aéronautique (Loi)	DORS/2018-269	07/12/18	4593	
Bureau de la sécurité des transports — Règlement modifiant le Règlement Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (Loi)	DORS/2018-258	23/11/18	4428	
Certains règlements (ministère de la Justice) — Règlement correctif visant Code criminel	DORS/2018-254	23/11/18	4399	
Certains règlements pris en vertu de la Loi sur les parcs nationaux du Canada — Règlement correctif visant Parcs nationaux du Canada (Loi)	DORS/2018-250	23/11/18	4375	
Certains règlements pris en vertu du Code canadien du travail — Règlement modifiant Code canadien du travail	DORS/2018-247	23/11/18	4361	
Circonstances donnant ouverture à une exemption en vertu de l'article 147 de la Loi — Règlement modifiant le Règlement prévoyant Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)	DORS/2018-246	23/11/18	4355	
Citoyenneté — Règlement modifiant le Règlement..... Citoyenneté (Loi)	DORS/2018-264	30/11/18	4574	
Décret C.P. 2018-1314 du 26 octobre 2018 — Décret modifiant..... Mise en œuvre de l'Accord de partenariat transpacifique global et progressiste (Loi)	TR/2018-108	12/12/18	4731	
Décret fixant au 5 décembre 2018 la date d'entrée en vigueur des articles 11 et 12 de cette loi Citoyenneté et une autre loi en conséquence (Loi modifiant la Loi)	TR/2018-109	12/12/18	4733	
Décret fixant au 10 décembre 2018 la date d'entrée en vigueur des articles 70 à 72 de cette loi..... Modernisation des transports (Loi)	TR/2018-110	12/12/18	4736	
Dispositions réglementaires désignées aux fins de contrôle d'application — Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) — Règlement modifiant le Règlement..... Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)	DORS/2018-262	30/11/18	4503	

INDEX (suite)

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Élection du conseil de bandes indiennes (Peguis) — Arrêté modifiant l'Arrêté Indiens (Loi)	DORS/2018-266	03/12/18	4587	
Élection du conseil de bandes indiennes (Stsailles) — Arrêté modifiant l'Arrêté Indiens (Loi)	DORS/2018-265	03/12/18	4582	
Émissions de dioxyde de carbone provenant de la production d'électricité thermique au gaz naturel — Règlement limitant Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)	DORS/2018-261	30/11/18	4446	n
Étiquetage et l'annonce des textiles — Règlement modifiant le Règlement Étiquetage des textiles (Loi)	DORS/2018-253	23/11/18	4395	
Immigration et la protection des réfugiés — Règlement correctif visant le Règlement Immigration et la protection des réfugiés (Loi)	DORS/2018-251	23/11/18	4386	
Immigration et la protection des réfugiés (exemption de permis de travail) — Règlement modifiant le Règlement Immigration et la protection des réfugiés (Loi)	DORS/2018-249	23/11/18	4371	
Inspection de l'électricité et du gaz et le Règlement sur les poids et mesures — Règlement correctif visant le Règlement Inspection de l'électricité et du gaz (Loi) Poids et mesures (Loi)	DORS/2018-252	23/11/18	4389	
Justice pour les victimes de dirigeants étrangers corrompus — Règlement modifiant le Règlement relatif Justice pour les victimes de dirigeants étrangers corrompus (loi de Sergueï Magnitski) (Loi)	DORS/2018-259	29/11/18	4436	
Ministère de la Santé et le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration pour fournir un soutien au ministre de la Sécurité frontalière et de la Réduction du crime organisé — Décret désignant Traitements (Loi)	TR/2018-104	12/12/18	4726	n
Ministère de l'Industrie au Bureau du Conseil privé la responsabilité à l'égard du secteur de l'administration publique fédérale au sein du ministère de l'Industrie connu sous le nom de Direction du Commerce intérieur — Décret transférant Restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique (Loi)	TR/2018-106	12/12/18	4728	
Ministre de la Sécurité frontalière et de la Réduction du crime organisé, membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, à titre de ministre chargé de l'application de la Loi sur le cannabis — Décret désignant Cannabis (Loi)	TR/2018-103	12/12/18	4725	
Ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien au ministre d'État délégué auprès du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, les attributions prévues à certaines lois — Décret transférant Restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique (Loi)	TR/2018-107	12/12/18	4729	
Octroi de permis visant les poulets du Canada — Règlement modifiant le Règlement Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2018-244	23/11/18	4325	
Passages à niveau et le Règlement sur la prévention et la maîtrise des incendies sur les lignes de chemin de fer — Règlement correctif visant le Règlement Sécurité ferroviaire (Loi)	DORS/2018-256	23/11/18	4412	

INDEX (suite)

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Président du Conseil privé de la Reine pour le Canada, membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, à titre de ministre chargé de l'application de cette loi – Décret désignant Mise en œuvre de l'Accord de libre-échange canadien (Loi)	TR/2018-105	12/12/18	4727	
Réduction des émissions de dioxyde de carbone – secteur de l'électricité thermique au charbon – Règlement modifiant le Règlement Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)	DORS/2018-263	30/11/18	4505	
Responsabilité civile de l'État et le contentieux administratif (tribunaux provinciaux) – Règlement correctif visant le Règlement Responsabilité civile de l'État et le contentieux administratif (Loi)	DORS/2018-255	23/11/18	4408	
Sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire (Loi sur les produits antiparasitaires et ses règlements) (sanctions et annexes) – Règlement modifiant le Règlement Sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire (Loi)	DORS/2018-243	22/11/18	4306	
Terre-Neuve-et-Labrador pour l'application de l'article 347.1 du Code criminel – Décret désignant..... Code criminel	DORS/2018-257	23/11/18	4419	n