

# Canada Gazette



# Gazette du Canada

## Part I

## Partie I

OTTAWA, SATURDAY, APRIL 2, 2016

OTTAWA, LE SAMEDI 2 AVRIL 2016

### NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* is published under the authority of the *Statutory Instruments Act*. It consists of three parts as described below:

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday
- Part II Statutory instruments (regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 13, 2016, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after royal assent

The two electronic versions of the *Canada Gazette* are available free of charge. A Portable Document Format (PDF) version of Part I, Part II and Part III as an official version since April 1, 2003, and a HyperText Mark-up Language (HTML) version of Part I and Part II as an alternate format are available on the *Canada Gazette* Web site at <http://gazette.gc.ca>. The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the Parliament of Canada Web site at <http://www.parl.gc.ca>.

Requests for insertion should be directed to the Canada Gazette Directorate, Public Works and Government Services Canada, 350 Albert Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-996-2495 (telephone), 613-991-3540 (fax).

Bilingual texts received as late as six working days before the requested Saturday's date of publication will, if time and other resources permit, be scheduled for publication that date.

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

### AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* est publiée conformément aux dispositions de la *Loi sur les textes réglementaires*. Elle est composée des trois parties suivantes :

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (Règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 13 janvier 2016 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

Les deux versions électroniques de la *Gazette du Canada* sont offertes gratuitement. Le format de document portable (PDF) de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III à titre de version officielle depuis le 1<sup>er</sup> avril 2003 et le format en langage hypertexte (HTML) de la Partie I et de la Partie II comme média substitut sont disponibles sur le site Web de la *Gazette du Canada* à l'adresse <http://gazette.gc.ca>. La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse <http://www.parl.gc.ca>.

Les demandes d'insertion doivent être envoyées à la Direction de la Gazette du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 350, rue Albert, 5<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-996-2495 (téléphone), 613-991-3540 (télécopieur).

Un texte bilingue reçu au plus tard six jours ouvrables avant la date de parution demandée paraîtra, le temps et autres ressources le permettant, le samedi visé.

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](mailto:TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca).

## TABLE OF CONTENTS

Vol. 150, No. 14 — April 2, 2016

|  |     |
|--|-----|
| Government notices .....   | 898 |
| <b>Parliament</b>  |     |
| House of Commons .....   | 904 |
| Applications to Parliament .....   | 904 |
| <b>Commissions</b> .....   | 905 |
| (agencies, boards and commissions)   |     |
| <b>Miscellaneous notices</b> .....   | 910 |
| (banks; mortgage, loan, investment, insurance and<br>railway companies; other private sector agents) |     |
| <b>Proposed regulations</b> .....  | 911 |
| (including amendments to existing regulations)   |     |
| <b>Index</b> .....   | 944 |

## TABLE DES MATIÈRES

Vol. 150, n° 14 — Le 2 avril 2016

|   |     |
|---|-----|
| Avis du gouvernement .....  | 898 |
| <b>Parlement</b>  |     |
| Chambre des communes .....  | 904 |
| Demandes au Parlement .....   | 904 |
| <b>Commissions</b> .....  | 905 |
| (organismes, conseils et commissions)   |     |
| <b>Avis divers</b> .....  | 910 |
| (banques; sociétés de prêts, de fiducie et<br>d'investissements; compagnies d'assurances et de<br>chemins de fer; autres agents du secteur privé) |     |
| <b>Règlements projetés</b> .....  | 911 |
| (y compris les modifications aux règlements existants)  |     |
| <b>Index</b> .....  | 945 |

**GOVERNMENT NOTICES****DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT****CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999***Notice with respect to the availability of environmental occurrences notification agreements*

Notice is hereby given, pursuant to subsection 9(2) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, that the Minister of the Environment has negotiated an environmental occurrences notification agreement with the government of each of the following provinces and territories: Alberta, British Columbia, Manitoba, the Northwest Territories, Ontario, Saskatchewan and Yukon.

The proposed notification agreements listed below are available for public consultation as of Saturday, April 2, 2016, on the CEPA Environmental Registry Web site, at [www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/eng/participation/default.cfm](http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/eng/participation/default.cfm).

- Canada-Alberta Environmental Occurrences Notification Agreement
- Canada-British Columbia Environmental Occurrences Notification Agreement
- Canada-Manitoba Environmental Occurrences Notification Agreement
- Canada-Northwest Territories Environmental Occurrences Notification Agreement
- Canada-Ontario Environmental Occurrences Notification Agreement
- Canada-Saskatchewan Environmental Occurrences Notification Agreement
- Canada-Yukon Environmental Occurrences Notification Agreement

Any person may, within 60 days after the date of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments or a notice of objection with respect to the proposed notification agreements. All comments and notices of objection must cite the *Canada Gazette*, Part I, as well as the date of publication of this notice. Responses to this notice shall be submitted to the Minister of the Environment, to the attention of the Manager, Environmental Emergencies Policy, Environmental Emergencies Division, Gatineau, Quebec K1A 0H3. Inquiries concerning the notice may be directed to the Manager, Environmental Emergencies Policy, at the above-mentioned address or at 819-938-4086 (telephone), 819-938-4075 (fax), or [ec.preparation-ue-ee-preparedness.ec@canada.ca](mailto:ec.preparation-ue-ee-preparedness.ec@canada.ca) (email).

Pursuant to section 313 of the Act, any person who provides information in response to this notice may submit, with the information, a written request that the information or part of it be treated as confidential.

Gatineau, March 22, 2016

CATHERINE MCKENNA  
*Minister of the Environment*

[14-1-o]

**AVIS DU GOUVERNEMENT****MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT****LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)***Avis au sujet de la disponibilité d'accords sur les avis d'événements environnementaux*

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 9(2) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que la ministre de l'Environnement a négocié un accord sur les avis d'événements environnementaux avec le gouvernement de chacune des provinces et de chacun des territoires suivants : l'Alberta, la Colombie-Britannique, le Manitoba, l'Ontario, la Saskatchewan, les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon.

Les projets d'accord sur les avis mentionnés ci-dessous sont disponibles pour consultation publique à compter du samedi 2 avril 2016 sur le site Web du Registre environnemental de la LCPE à l'adresse suivante : [www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/fra/participation/default.cfm](http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/fra/participation/default.cfm).

- Accord Canada-Alberta sur les avis d'événements environnementaux
- Accord Canada-Colombie-Britannique sur les avis d'événements environnementaux
- Accord Canada-Manitoba sur les avis d'événements environnementaux
- Accord Canada-Ontario sur les avis d'événements environnementaux
- Accord Canada-Saskatchewan sur les avis d'événements environnementaux
- Accord Canada-Territoires du Nord-Ouest sur les avis d'événements environnementaux
- Accord Canada-Yukon sur les avis d'événements environnementaux

Quiconque peut, dans les 60 jours qui suivent la publication du présent avis, présenter à la ministre de l'Environnement des observations ou un avis d'opposition en matière des projets d'accord sur les avis. Toute observation ou tout avis d'opposition doit citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis. Les réponses au présent avis doivent être envoyées à la ministre de l'Environnement, à l'attention du Gestionnaire, Politique sur les urgences environnementales, Division des urgences environnementales, Gatineau (Québec) K1A 0H3. Les questions concernant l'avis peuvent être adressées au Gestionnaire, Politique sur les urgences environnementales, à l'adresse susmentionnée, au 819-938-4086 (téléphone), au 819-938-4075 (télécopieur) ou à [ec.preparation-ue-ee-preparedness.ec@canada.ca](mailto:ec.preparation-ue-ee-preparedness.ec@canada.ca) (courriel).

Conformément à l'article 313 de la Loi, quiconque fournit des renseignements en réponse au présent avis peut en même temps demander, par écrit, qu'une partie ou que la totalité des renseignements fournis soient considérés comme confidentiels.

Gatineau, le 22 mars 2016

*La ministre de l'Environnement*  
CATHERINE MCKENNA

[14-1-o]

## DEPARTMENT OF TRANSPORT

## CANADA SHIPPING ACT, 2001

*Eastern Canada Response Corporation Ltd.*

Notice of an amendment to the bulk oil cargo fees applicable to the Quebec/Maritimes Region and the Great Lakes Region charged by Eastern Canada Response Corporation Ltd. pursuant to an arrangement required by paragraphs 167(1)(a) and 168(1)(a) of the *Canada Shipping Act, 2001*

*Description*

Eastern Canada Response Corporation Ltd. (ECRC) is currently a certified response organization pursuant to subsection 169(1) of the Act in respect of a rated capability of 10 000 tonnes and a geographic area covering the Canadian waters south of 60° north latitude in the provinces of Newfoundland and Labrador, Prince Edward Island, Nova Scotia, New Brunswick, Quebec, Ontario, Manitoba, Saskatchewan and Alberta, excluding the waters in the primary areas of response associated with the designated ports of Saint John, New Brunswick, and Point Tupper, Nova Scotia. The area includes, but is not limited to, the waters of the Atlantic Provinces, the waters of James Bay, Hudson Bay and Ungava Bay and the waters in the province of Quebec, including the St. Lawrence River and the waters of the Canadian Great Lakes system and connecting channels within the province of Ontario, including Lake Superior, St. Mary's River, Lake Huron, the St. Clair River, Lake St. Clair, the Detroit River, Lake Erie, Lake Ontario, the St. Lawrence River, the waters of Lake Winnipeg, the waters of the Athabasca River from Fort McMurray to Lake Athabasca and the waters of Lake Athabasca.

*Definitions*

1. In this notice of fees,

“Act” means the *Canada Shipping Act, 2001*. (*Loi*)

“asphalt” means a derivative of oil that is commercially described as road or paving asphalt or unblended roofers flux, that has a specific gravity equal to or greater than one, that is solid at 15° Celsius and that sinks to the bottom as a solid when immersed in water. (*asphalte*)

“Atlantic Provinces” means Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island and Newfoundland including Labrador. (*provinces de l'Atlantique*)

“BOCF” means bulk oil cargo fee. (*DCPV*)

“ECRC” means Eastern Canada Response Corporation Ltd., a company formed as a result of the amalgamation of Eastern Canada Response Corporation Ltd., Great Lakes Response Corporation of Canada and Canadian Marine Response Management Corporation, effective January 1, 1999. (*SIMEC*)

“Great Lakes Region” means the area covered by the Canadian Great Lakes system and connecting channels within the province of Ontario, including Lake Superior, St. Mary's River, Lake Huron, the St. Clair River, Lake St. Clair, the Detroit River, Lake Erie, Lake Ontario, the St. Lawrence River from Kingston, Ontario, to a line drawn between Butternut Bay (latitude 44°31.12' N and longitude 75°46.54' W) on the Canadian side to Oak Point (latitude 44°30.48' N and longitude 75°45.20' W) on the U.S. side of the St. Lawrence River, Lake Winnipeg, the Athabasca River from Fort McMurray to Lake Athabasca and the waters of Lake Athabasca. (*région des Grands Lacs*)

## MINISTÈRE DES TRANSPORTS

## LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

*Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée*

Avis d'une modification aux droits sur les produits pétroliers en vrac applicables à la région des Maritimes/du Québec et à la région des Grands Lacs prélevés par la Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée en vertu d'une entente prescrite aux alinéas 167(1)a) et 168(1)a) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*

*Description*

La Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée (SIMEC) est un organisme d'intervention agréé en vertu du paragraphe 169(1) de la Loi pour une capacité nominale de 10 000 tonnes et une zone géographique regroupant les eaux canadiennes au sud du 60° parallèle de latitude nord des provinces de Terre-Neuve-et-Labrador, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de Québec, d'Ontario, du Manitoba, de la Saskatchewan et d'Alberta, à l'exception des eaux situées dans les secteurs primaires d'intervention associés aux ports désignés de Saint John (Nouveau-Brunswick) et de Point Tupper (Nouvelle-Écosse). Ce secteur comprend, sans y être limité, les eaux des provinces de l'Atlantique, les eaux de la baie James, de la baie d'Hudson et de la baie d'Ungava et les eaux de la province de Québec, y compris le fleuve Saint-Laurent, et le réseau canadien des Grands Lacs et ses chenaux de liaison dans la province d'Ontario, y compris le lac Supérieur, la rivière St. Mary's, le lac Huron, la rivière Sainte-Claire, le lac Sainte-Claire, la rivière Détroit, le lac Érié, le lac Ontario, le fleuve Saint-Laurent, les eaux du lac Winnipeg et la rivière Athabasca à partir de Fort McMurray jusqu'au lac Athabasca inclusivement.

*Définitions*

1. Les définitions suivantes sont retenues dans le présent avis des droits.

« asphalte » Dérivé d'hydrocarbure, commercialement appelé bitume routier, bitume de pavage ou asphalte non mélangé pour étanchéité des toits, qui a une densité égale ou supérieure à un, qui est solide à 15 °C et qui coule à l'état solide vers le fond lorsqu'il est immergé dans l'eau. (*asphalt*)

« DCPV » Droits chargés sur les produits pétroliers en vrac. (*BOCF*)

« installation de manutention d'hydrocarbures » Installation de manutention d'hydrocarbures située dans la zone géographique de la SIMEC. (*oil handling facility*)

« Loi » *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. (*Act*)

« navire » Un navire au sens de l'alinéa 167(1)a) de la Loi. (*ship*)

« navire (avec produits pétroliers en vrac) » Navire construit ou adapté principalement en vue du transport de produits pétroliers en vrac dans ses cales. [*ship (bulk oil)*]

« provinces de l'Atlantique » Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick, Île-du-Prince-Édouard ainsi que Terre-Neuve-et-Labrador. (*Atlantic Provinces*)

« région des Grands Lacs » Zone regroupant le réseau canadien des Grands Lacs et ses chenaux de liaison dans la province d'Ontario, y compris le lac Supérieur, la rivière St. Mary's, le lac Huron, la rivière Sainte-Claire, le lac Sainte-Claire, la rivière Détroit, le lac Érié, le lac Ontario, le fleuve Saint-Laurent à partir de Kingston (Ontario) jusqu'à une ligne tracée entre la baie Butternut (44°31,12' de latitude nord et 75°46,54' de longitude ouest) du côté

“oil handling facility” means an oil handling facility that is located in ECRC’s geographic area. (*installation de manutention d’hydrocarbures*)

“Quebec/Maritimes Region” means the area covered by the waters of James Bay, Hudson Bay and Ungava Bay and the waters in the province of Quebec and that portion of the St. Lawrence River in the province of Ontario to a line drawn between Butternut Bay (latitude 44°31.12’ N and longitude 75°46.54’ W) on the Canadian side to Oak Point (latitude 44°30.48’ N and longitude 75°45.20’ W) on the U.S. side of the St. Lawrence River and in the Atlantic Provinces, excluding the waters north of the 60th parallel of latitude and the primary areas of response associated with the designated ports of Saint John, New Brunswick, and Point Tupper, Nova Scotia, excluding Newfoundland and Labrador. (*région des Maritimes/du Québec*)

“ship” means a ship within the meaning of paragraph 167(1)(a) of the Act. (*navire*)

“ship (bulk oil)” means a ship that is constructed or adapted primarily to carry bulk oil in its cargo spaces. [*navire (avec produits pétroliers en vrac)*]

#### Bulk Oil Cargo Fees

2. This part applies to the loading and unloading of oil at oil handling facilities located in each of the following regions.

##### Quebec/Maritimes Region

3. The total BOCF payable by an oil handling facility that has an arrangement with ECRC shall be determined by multiplying the total number of tonnes of bulk oil unloaded and (in the case of bulk oil intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude) loaded at the oil handling facility, by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 5 and 6 of this part.

4. The total BOCF payable by a ship (bulk oil) shall be determined,

(a) in the case of bulk oil loaded onto the ship (bulk oil) and intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude, by multiplying the total number of tonnes of bulk oil loaded at an oil handling facility that does not have an arrangement with ECRC, by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 5 and 6 of this part; and

(b) in the case of bulk oil unloaded from the ship (bulk oil), by multiplying the total number of tonnes of bulk oil unloaded at an oil handling facility that does not have an arrangement with ECRC, by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 5 and 6 of this part.

5. The BOCF applicable in respect of oil other than asphalt is

(a) an amended fee of fifteen cents (15.0¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2016, to December 31, 2016; and

(b) an amended fee of thirty cents (30.0¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2017.

canadien et Oak Point (44°30,48’ de latitude nord et 75°45,20’ de longitude ouest) du côté américain du fleuve Saint-Laurent, ainsi que le lac Winnipeg et la rivière Athabasca à partir de Fort McMurray jusqu’au lac Athabasca inclusivement. (*Great Lakes Region*)

« région des Maritimes/du Québec » Zone regroupant les eaux de la baie James, de la baie d’Hudson et de la baie d’Ungava et les eaux de la province de Québec et la partie du fleuve Saint-Laurent située dans la province d’Ontario jusqu’à une ligne tracée entre la baie Butternut (44°31,12’ de latitude nord et 75°46,54’ de longitude ouest) du côté canadien et Oak Point (44°30,48’ de latitude nord et 75°45,20’ de longitude ouest) du côté américain du fleuve Saint-Laurent, ainsi que les eaux dans les provinces de l’Atlantique, à l’exception des eaux situées au nord du 60° parallèle de latitude et des secteurs primaires d’intervention associés aux ports désignés de Saint John (Nouveau-Brunswick) et de Point Tupper (Nouvelle-Écosse), à l’exception de Terre-Neuve-et-Labrador. (*Quebec/Maritimes Region*)

« SIMEC » Société d’intervention maritime, Est du Canada Ltée, société constituée à la suite de la fusion de la Société d’intervention maritime, Est du Canada Ltée, de la Great Lakes Response Corporation of Canada et de la Corporation canadienne de gestion pour les interventions maritimes, qui a pris effet le 1<sup>er</sup> janvier 1999. (*ECRC*)

#### Droits sur les produits pétroliers en vrac

2. Cette partie s’applique au chargement et au déchargement de produits pétroliers aux installations de manutention d’hydrocarbures situées dans les régions suivantes.

##### Région des Maritimes/du Québec

3. Le total des DCPV prélevés auprès d’une installation de manutention d’hydrocarbures qui a conclu une entente avec la SIMEC est déterminé en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargés et (dans le cas de produits pétroliers en vrac destinés à l’étranger ou à des destinations au nord du 60° parallèle de latitude nord) chargés à l’installation de manutention d’hydrocarbures, par les DCPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 5 et 6 des présentes.

4. Le total des DCPV prélevés auprès d’un navire (avec produits pétroliers en vrac) est déterminé comme suit :

a) dans le cas de produits pétroliers en vrac chargés sur le navire (avec produits pétroliers en vrac) et destinés à l’étranger ou à des destinations au nord du 60° parallèle de latitude nord, en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac chargés à une installation de manutention d’hydrocarbures qui n’a pas conclu d’entente avec la SIMEC, par les DCPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 5 et 6 des présentes;

b) dans le cas de produits pétroliers en vrac déchargés du navire (avec produits pétroliers en vrac), en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargés à une installation de manutention d’hydrocarbures qui n’a pas conclu d’entente avec la SIMEC, par les DCPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 5 et 6 des présentes.

5. Les DCPV applicables aux produits pétroliers autres que l’asphalte sont les suivants :

a) quinze cents la tonne (15,0 ¢) du 1<sup>er</sup> janvier 2016 au 31 décembre 2016, taxes applicables en sus;

b) trente cents la tonne (30,0 ¢) à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, taxes applicables en sus.

6. The BOCF applicable in respect of asphalt is

(a) an amended fee of seven and five tenths cents (7.5¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2016, to December 31, 2016; and

(b) an amended fee of fifteen cents (15.0¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2017.

#### Great Lakes Region

7. The total BOCF payable by an oil handling facility that has an arrangement with ECRC shall be determined by multiplying the total number of tonnes of bulk oil unloaded and (in the case of bulk oil intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude) loaded at the oil handling facility by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 9 and 10 of this part.

8. The total BOCF payable by a ship (bulk oil) shall be determined

(a) in the case of bulk oil loaded onto the ship (bulk oil) and intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude, by multiplying the total number of tonnes of bulk oil loaded at an oil handling facility that does not have an arrangement with ECRC by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 9 and 10 of this part; and

(b) in the case of bulk oil unloaded from the ship (bulk oil), by multiplying the total number of tonnes of bulk oil unloaded at an oil handling facility that does not have an arrangement with ECRC by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 9 and 10 of this part.

9. The BOCF applicable in respect of oil other than asphalt is

(a) an amended fee of thirty-seven cents (37.0¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2016, to December 31, 2016; and

(b) an amended fee of sixty-seven cents (67.0¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2017.

10. The BOCF applicable in respect of asphalt is

(a) an amended fee of eighteen and five tenths cents (18.5¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2016, to December 31, 2016; and

(b) an amended fee of thirty-three and five tenths cents (33.5¢) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2017.

Interested persons may, within 30 days after the date of publication of this notice, send comments to Paul Pouliotte, Eastern Canada Response Corporation Ltd., 275 Slater Street, Suite 1201, Ottawa, Ontario K1P 5H9, 613-230-7369 (telephone), 613-230-7344 (fax), ppouliotte@ecrc.ca (email), or file a notice of objection that contains the reasons for the objection with the Manager, Environmental Response Systems, Marine Safety, Transport Canada, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, 10th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0N8, oep-epe@tc.gc.ca (email). All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, the name of the response organization submitting the list of proposed fees, and the date of publication of the notice of proposed fees.

6. Les DCPV applicables relativement à l'asphalte sont les suivants :

a) sept cents et cinq dixième la tonne (7,5 ¢) du 1<sup>er</sup> janvier 2016 au 31 décembre 2016, taxes applicables en sus;

b) quinze cents la tonne (15,0 ¢) à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, taxes applicables en sus.

#### Région des Grands Lacs

7. Le total des DCPV prélevés auprès d'une installation de manutention d'hydrocarbures qui a conclu une entente avec la SIMEC est déterminé en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargés et (dans le cas de produits pétroliers en vrac destinés à l'étranger ou à des destinations au nord du 60° parallèle de latitude nord) chargés à l'installation de manutention d'hydrocarbures par les DCPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 9 et 10 des présentes.

8. Le total des DCPV prélevés auprès d'un navire (avec produits pétroliers en vrac) est déterminé comme suit :

a) dans le cas de produits pétroliers en vrac chargés sur le navire (avec produits pétroliers en vrac) et destinés à l'étranger ou à des destinations au nord du 60° parallèle de latitude nord, en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac chargés à une installation de manutention d'hydrocarbures qui n'a pas conclu d'entente avec la SIMEC par les DCPV la tonne pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 9 et 10 des présentes;

b) dans le cas de produits pétroliers en vrac déchargés du navire (avec produits pétroliers en vrac), en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargés à une installation de manutention d'hydrocarbures qui n'a pas conclu d'entente avec la SIMEC par les DCPV la tonne, pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 9 et 10 des présentes.

9. Les DCPV applicables aux produits pétroliers autres que l'asphalte sont les suivants :

a) trente-sept cents la tonne (37,0 ¢) du 1<sup>er</sup> janvier 2016 au 31 décembre 2016, taxes applicables en sus;

b) soixante-sept cents la tonne (67,0 ¢) à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, taxes applicables en sus.

10. Les DCPV applicables relativement à l'asphalte sont les suivants :

a) dix-huit cents et cinq dixièmes la tonne (18,5 ¢) du 1<sup>er</sup> janvier 2016 au 31 décembre 2016, taxes applicables en sus;

b) trente-trois cents et cinq dixièmes la tonne (33,5 ¢) à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, taxes applicables en sus.

Toute personne intéressée peut, dans les 30 jours suivant la publication de cet avis, déposer un commentaire auprès de Paul Pouliotte, Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée, 275, rue Slater, bureau 1201, Ottawa (Ontario) K1P 5H9, 613-230-7369 (téléphone), 613-230-7344 (télécopieur), ppouliotte@ecrc.ca (courriel) ou déposer un avis d'opposition motivé auprès du Gestionnaire, Systèmes d'intervention environnementale, Sécurité maritime, Transports Canada, Place de Ville, tour C, 330, rue Sparks, 10<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0N8, oep-epe@tc.gc.ca (courriel). Les observations doivent mentionner la Partie I de la *Gazette du Canada*, le nom de l'organisme d'intervention qui propose les droits modifiés et la date de la publication de l'avis.

**DEPARTMENT OF TRANSPORT**

## TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS ACT, 1992

*Protective Direction respecting the transportation of lithium batteries by aircraft*

**PROTECTIVE DIRECTION NO. 35**

I, Marc Garneau, Minister of Transport, am issuing this Protective Direction under section 32 of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* (Act) and considering it necessary to deal with an emergency that involves a danger to public safety, do hereby direct that

(1) Every air carrier shall immediately cease transporting the dangerous goods UN3480, LITHIUM ION BATTERIES as cargo on passenger carrying aircraft.

(2) No person shall offer for transport by air or transport by air the dangerous goods UN3090, LITHIUM METAL BATTERIES and UN3480, LITHIUM ION BATTERIES unless they meet the provisions of Packing Instruction 965 or 968, as the case may be, of the ICAO Technical Instructions.

(3) Items (1) and (2) do not apply to the dangerous goods UN3090, LITHIUM METAL BATTERIES and UN3480, LITHIUM ION BATTERIES in transport by air at the time this Protective Direction takes effect provided that the dangerous goods arrive at their final destination within seven days of the day this Protective Direction takes effect.

The following definitions apply in this Protective Direction.

“air carrier” means a person who, whether or not for hire or reward, has possession of dangerous goods while they are in transport by air. (transporteur aérien)

“cargo” means any property carried on an aircraft other than mail and accompanied or mishandled baggage. (fret)

“ICAO Technical Instructions” means the *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air*, published by the International Civil Aviation Organization (ICAO), as amended from time to time. (Instructions techniques de l’OACI)

“passenger” means any person carried on board an aircraft but does not include

- (a) a crew member,
- (b) a person who is accompanying dangerous goods or other cargo,
- (c) an operator, owner or charterer of the aircraft,
- (d) an employee of the operator, owner or charterer of the aircraft, who is acting in the course of employment, or
- (e) a person carrying out inspection or investigation duties under an Act of Parliament or of a provincial legislature (passager).

“passenger carrying aircraft” means an aircraft that is carrying one or more passengers. (aéronef de passagers)

This Protective Direction takes effect on April 1, 2016. It remains in effect until the earliest of

- the day it is cancelled in writing by the Minister of Transport, or

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

## LOI DE 1992 SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

*Ordre concernant le transport des piles au lithium par aéronef*

**ORDRE N° 35**

Je soussigné, Marc Garneau, ministre des Transports, donne le présent ordre en vertu de l’article 32 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (Loi) et, l’estimant nécessaire pour remédier à une situation d’urgence comportant une menace pour la sécurité publique, j’ordonne :

(1) Que tout transporteur aérien cesse immédiatement de se livrer au transport des marchandises dangereuses UN3480, PILES AU LITHIUM IONIQUE en tant que fret à bord d’un aéronef de passagers.

(2) Qu’il soit interdit à quiconque d’offrir le transport par voie aérienne des marchandises dangereuses UN3090, PILES AU LITHIUM MÉTAL et UN3480, PILES AU LITHIUM IONIQUE, ou de les transporter par voie aérienne, à moins qu’elles ne soient conformes aux dispositions des instructions d’emballage 965 ou 968, selon le cas, des instructions techniques de l’OACI.

(3) Que les articles (1) et (2) ne s’appliquent pas aux marchandises dangereuses UN3090, PILES AU LITHIUM MÉTAL et UN3480, PILES AU LITHIUM IONIQUE en transport par voie aérienne au moment où le présent ordre entre en vigueur à condition qu’elles arrivent à leur destination finale dans les sept jours suivant la date d’entrée en vigueur de l’ordre.

Les définitions qui suivent s’appliquent au présent ordre.

« aéronef de passagers » s’entend d’un aéronef qui transporte un ou plusieurs passagers. (passenger carrying aircraft)

« fret » s’entend de tous biens, autres que la poste et les bagages accompagnés ou mal acheminés, transportés à bord d’un aéronef. (cargo)

« Instructions techniques de l’OACI » s’entend des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*, publiées par l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI), avec ses modifications successives. (ICAO Technical Instructions)

« passager » s’entend d’une personne transportée à bord d’un aéronef à l’exception :

- a) de tout membre d’équipage,
- b) de toute personne qui accompagne des marchandises dangereuses ou une autre cargaison,
- c) de l’exploitant, du propriétaire ou de l’affréteur de l’aéronef,
- d) d’un employé de l’exploitant, du propriétaire ou de l’affréteur de l’aéronef dans le cadre de son emploi,
- e) de toute personne qui exerce des fonctions d’inspection ou d’enquête en vertu d’une loi fédérale ou provinciale. (passenger)

« transporteur aérien » s’entend d’une personne qui, à titre onéreux ou gratuit, a la possession de marchandises dangereuses pendant qu’elles sont en transport aérien. (air carrier)

Le présent ordre entre en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2016. Il demeure en vigueur jusqu’à la première des dates suivantes :

- le jour de son annulation par écrit par le ministre des Transports;

- the day on which a regulation respecting the above-mentioned subject matter is made under section 27 of the Act.

Signed at Ottawa, Ontario, this 22nd day of March, 2016.

THE HONOURABLE MARC GARNEAU  
*Minister of Transport*

[14-1-o]

- le jour où un règlement portant sur le sujet susmentionné est pris en vertu de l'article 27 de la Loi.

Signé à Ottawa (Ontario), ce 22<sup>e</sup> jour de mars 2016.

*Le ministre des Transports*  
L'HONORABLE MARC GARNEAU

[14-1-o]

---



**PARLIAMENT****HOUSE OF COMMONS**

First Session, Forty-Second Parliament

**PRIVATE BILLS**

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 28, 2015.

For further information, contact the Private Members' Business Office, House of Commons, Centre Block, Room 134-C, Ottawa, Ontario K1A 0A6, 613-992-6443.

MARC BOSCH

*Acting Clerk of the House of Commons*

**SENATE****LA CAPITALE FINANCIAL SECURITY INSURANCE COMPANY**

Notice is hereby given that La Capitale Financial Security Insurance Company, a life insurance company incorporated in 1993 under section 22 of the *Insurance Companies Act* and now governed by the provisions of the federal *Insurance Companies Act*, having its principal place of business in the City of Mississauga, in the Province of Ontario, will apply to the Parliament of Canada, at the present session thereof or at either of the two sessions immediately following the present session, for a private Act authorizing it to apply to be continued as a body corporate under the laws of the Province of Quebec.

March 23, 2016

PIERRE MARC BELLAVANCE  
*Solicitor for the Petitioner*

LA CAPITALE FINANCIAL SECURITY  
INSURANCE COMPANY  
7150 Derrycrest Drive  
Mississauga, Ontario  
L5W 0E5

[14-4-o]

**PARLEMENT****CHAMBRE DES COMMUNES**

Première session, quarante-deuxième législature

**PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ**

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 28 novembre 2015.

Pour d'autres renseignements, prière de communiquer avec le Bureau des affaires émanant des députés à l'adresse suivante : Chambre des communes, Édifice du Centre, pièce 134-C, Ottawa (Ontario) K1A 0A6, 613-992-6443.

*Le greffier par intérim de la Chambre des communes*

MARC BOSCH

**SÉNAT****LA CAPITALE SÉCURITÉ FINANCIÈRE, COMPAGNIE D'ASSURANCE**

Avis est donné, par les présentes, que La Capitale sécurité financière, compagnie d'assurance, une compagnie d'assurance-vie constituée en 1993 en vertu de l'article 22 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* et actuellement régie par les dispositions de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, loi fédérale, ayant son principal établissement en la ville de Mississauga, province d'Ontario, demandera au Parlement du Canada, lors de la session en cours ou l'une des deux sessions subséquentes, d'adopter une loi d'intérêt privé l'autorisant à demander d'être prorogée sous forme de personne morale régie par les lois de la province de Québec.

Le 23 mars 2016

*L'avocat du pétitionnaire*  
PIERRE MARC BELLAVANCE

LA CAPITALE SÉCURITÉ FINANCIÈRE,  
COMPAGNIE D'ASSURANCE  
7150, promenade Derrycrest  
Mississauga (Ontario)  
L5W 0E5

[14-4-o]

## COMMISSIONS

## CANADA REVENUE AGENCY

## INCOME TAX ACT

*Revocation of registration of charities*

The following notice of intention to revoke was sent to the charities listed below because they have not met the filing requirements of the *Income Tax Act*:

“Notice is hereby given, pursuant to paragraph 168(1)(c) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the charities listed below and that by virtue of paragraph 168(2)(b) thereof, the revocation of the registration is effective on the date of publication of this notice.”

## COMMISSIONS

## AGENCE DU REVENU DU CANADA

## LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

*Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance*

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé aux organismes de bienfaisance indiqués ci-après parce qu'ils n'ont pas présenté leurs déclarations tel qu'il est requis en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* :

« Avis est donné par les présentes que, conformément à l'alinéa 168(1)c) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement des organismes de bienfaisance mentionnés ci-dessous en vertu de l'alinéa 168(2)b) de cette loi et que la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la publication du présent avis. »

| Business Number<br>Numéro d'entreprise | Name/Nom<br>Address/Adresse   |
|--|---|
| 132410671RR0239                        | SOCIETY OF ST. VINCENT DE PAUL ST. MARK'S CONFERENCE ETOBICOKE, TORONTO, ONT.   |
| 132410671RR0407                        | THE SOCIETY OF SAINT VINCENT DE PAUL - SACRED HEART CONFERENCE, WALKERTON, ONT.   |
| 132642018RR0001                        | THE NIPIGON PUBLIC LIBRARY BOARD, NIPIGON, ONT.   |
| 132985482RR0001                        | CLUB AMITIÉ ANGLOPHONE DE GATINEAU / ENGLISH FRIENDSHIP CLUB OF GATINEAU, GATINEAU (QC)   |
| 133011908RR0001                        | ATLANTIC (INTER-DENOMINATIONAL) MINISTRY OF THE DEAF, HALIFAX, N.S.   |
| 133889188RR0001                        | HERITAGE GREEN PRESBYTERIAN CHURCH, STONEY CREEK, ONT.  |
| 134033752RR0001                        | NEW COVENANT CHURCH OF EDMONTON, EDMONTON, ALTA.  |
| 134170539RR0001                        | PUBLIC DREAMS SOCIETY, VANCOUVER, B.C.  |
| 135063477RR0001                        | THE SINGHAL FAMILY FOUNDATION, OTTAWA, ONT.   |
| 135175784RR0001                        | LOVE AND SHARE CENTRE, BONNYVILLE, ALTA.  |
| 135215606RR0001                        | THE SOCIETY OF THE FRIENDS OF THE SASKATOON PUBLIC LIBRARY, SASKATOON, SASK.  |
| 135324630RR0001                        | APOSTOLIC FAITH MISSION, LANGLEY, B.C.  |
| 137059689RR0001                        | STREET CONNECTION, LONDON, ONT.   |
| 137430997RR0002                        | ST. GEORGE'S CHURCH, THORNDALE, ONT.  |
| 138836465RR0001                        | LA SOCIÉTÉ DE PALÉONTOLOGIE DU QUÉBEC, MONTRÉAL (QC)  |
| 139262208RR0001                        | DISABLED SAILING ASSOCIATION OF ALBERTA, CALGARY, ALTA.   |
| 140849696RR0001                        | FATHERS FOR JUSTICE – ONTARIO, MISSISSAUGA, ONT.  |
| 801946054RR0001                        | PROJECT X CHRISTIAN COMMUNITY, LEAMINGTON, ONT.   |
| 802584698RR0001                        | MOTHERS FOR MOTHERS, WINDSOR, ONT.  |
| 802695296RR0001                        | HUMAN DIGNITY INITIATIVE, VICTORIA, B.C.  |
| 804077683RR0001                        | FULL HEALTH CHILDREN'S CHARITY, ETOBICOKE, ONT.   |
| 804463131RR0001                        | HIS HEALING HANDS CHURCH, ORILLIA, ONT.   |
| 805111739RR0001                        | SOUTH WEST RADIO CHURCH MINISTRIES – CANADA, NEWCASTLE, ONT.  |
| 805610748RR0001                        | THE GOOD SHEPHERD ARABIC CHURCH, SCARBOROUGH, ONT.  |
| 805670072RR0001                        | OPEN KOREAN CHURCH, LANGLEY, BC   |
| 805831310RR0001                        | DREAMS FOR KIDS CANADA, TORONTO, ONT.   |
| 805861515RR0001                        | JESUS MINISTRIES INTERNATIONAL, ABBOTSFORD, B.C.  |
| 805954252RR0001                        | PROVISION FOR THE VISION, SCARBOROUGH, ONT.   |
| 806468484RR0001                        | SANTA CANADA, HAMILTON, ONT.  |
| 806819108RR0001                        | GRACE FREEDOM CENTER INC., ORILLIA, ONT.  |
| 806953667RR0001                        | OH EL BAI EZRA CANADA, TORONTO, ONT.  |
| 807037957RR0001                        | ARTS AFTER SCHOOL KIDS INC., BRANTFORD, ONT.  |
| 807121488RR0001                        | WEYBURN PUBLIC LIBRARY BRANCH, WEYBURN, SASK.   |
| 807286117RR0001                        | BISERICA ORTODOXA ROMANA SF. STEFAN CEL MARE, OSHAWA, ONT.  |
| 808620306RR0001                        | ISRAEL AID MISSION, NORTH YORK, ONT.  |
| 809938301RR0001                        | CAITLYND PIDERMAN SCHOLARSHIP FUND, NELSON, B.C.  |
| 811326750RR0001                        | SAFE AND SOBER CANADA, COURTICE, ONT.   |
| 812692754RR0001                        | HALTON HILLS BIBLE CHAPEL, GEORGETOWN, ONT.   |
| 812797298RR0001                        | SKYROCKETKIDS FOUNDATION, BRAMPTON, ONT.  |
| 812914604RR0001                        | DOWNTOWN EAST SIDE GREENHOUSE COOP, VANCOUVER, B.C.   |
| 813232683RR0001                        | THE JUDITH REMPEL MENNONITE SCHOLARSHIP FOUNDATION, CALGARY, ALTA.  |
| 813451144RR0001                        | FAITH ASSEMBLY MINISTRIES INTERNATIONAL INCORPORATED, TORONTO, ONT.   |
| 813683810RR0001                        | THE IPPOLITO FOUNDATION, BURLINGTON, ONT.   |
| 814098349RR0001                        | EFFECT CHANGE CANADA, EDMONTON, ALTA.   |
| 815029459RR0001                        | FONDATION POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE D'HAÏTI (F.D.D.H.) / FOUNDATION FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF HAITI(F.S.D.H.), SHERBROOKE (QC) |
| 815631148RR0001                        | NATIVE RESEARCH AND RESOURCE FOUNDATION, NORTH BAY, ONT.  |

| Business Number<br>Numéro d'entreprise | Name/Nom<br>Address/Adresse   |
|--|---|
| 816881270RR0001                        | FOUNDATION FOR SUSTAINABLE ENTERPRISE AND DEVELOPMENT / FONDATION POUR L'ENTREPRISE ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLES, TORONTO, ONT. |
| 817070956RR0001                        | LEAGUE FOUNDATION, VICTORIA, B.C.   |
| 817249220RR0001                        | NATIONAL BROADCAST ORCHESTRA COMPANY, VANCOUVER, B.C.   |
| 817484959RR0001                        | FORUM FOR ECOLOGICAL EDUCATION AND ACTION (F.E.E.A.), THUNDER BAY, ONT.   |
| 819240334RR0001                        | MUTUAL WAY FOUNDATION, WINCHESTER, ONT.   |
| 820335701RR0001                        | COMMUNITY YOUTH CHARITABLE TRUST, OSHAWA, ONT.  |
| 820359214RR0001                        | NEXGEN CHURCH, SUMMERLAND, B.C.   |
| 821091907RR0001                        | SALISH SEA INSTITUTE SOCIETY, SIDNEY, B.C.  |
| 821427473RR0001                        | SAMUEL FOUNDATION, MISSISSAUGA, ONT.  |
| 822425237RR0001                        | CANADIAN FRIENDS OF RUPPIN ACADEMIC CENTER, OTTAWA, ONT.  |
| 822918405RR0001                        | SAI BHAKTI DHAM, KITCHENER, ONT.  |
| 823024419RR0001                        | JESUS VILLAGE CHURCH, SURREY, B.C.  |
| 823551247RR0001                        | CORNER STONE CHURCH OF SLAVE LAKE, SLAVE LAKE, ALTA.  |
| 823743240RR0001                        | RIDGE RESCUE SOCIETY, MILK RIVER, ALTA.   |
| 824498687RR0001                        | DARROCH-WOOD FOUNDATION, TORONTO, ONT.  |
| 825300353RR0001                        | CANADIAN FRIENDS OF MAHARISHI UNIVERSITY OF MANAGEMENT, TORONTO, ONT.   |
| 825382229RR0001                        | TRI-CITIES CHURCH OF CHRIST, GUELPH, ONT.   |
| 825542061RR0001                        | BAROQ CHURCH, COQUITLAM, B.C.   |
| 825740301RR0001                        | YOUNG CHAMPIONS FOUNDATION (Y.C.F.), SCARBOROUGH, ONT.  |
| 825805369RR0001                        | MINISTÈRE VIE TRANSFORMÉE, MONTRÉAL (QC)  |
| 826238859RR0001                        | THE LANI DONALDSON LITERACY FOUNDATION, CALGARY, ALTA.  |
| 826341877RR0001                        | SOUTHSIDE VICTORY CHURCH FELLOWSHIP, CALGARY, ALTA.   |
| 827097031RR0001                        | ÉGLISE ÉVANGÉLIQUE LA RESTAURATION DES NATIONS / EVANGELICAL CHURCH RESTORATION OF NATIONS, MONTRÉAL-NORD (QC)                  |
| 827319443RR0001                        | FLEMINGDON COMMUNITY MISSION, TORONTO, ONT.   |
| 827650748RR0001                        | THE MARIA LEWIS SCHOLARSHIP TRUST, SURREY, B.C.   |
| 828439687RR0001                        | THE ROCK CHRISTIAN FELLOWSHIP INC., DAUPHIN, MAN.   |
| 829254416RR0001                        | DIVINE LIGHT SPIRITUAL FOUNDATION, WHITBY, ONT.   |
| 829332949RR0001                        | THE KOREAN GRACE PRESBYTERIAN CHURCH OF CALGARY, CALGARY, ALTA.   |
| 829362003RR0001                        | FURAHÉ ÉDUCATION, CORPORATION D'AIDE AUX ENFANTS ABANDONNÉS, ORLÉANS (ONT.)   |
| 829438613RR0001                        | EXCLAMATION FOUNDATION, TORONTO, ONT.   |
| 829843473RR0001                        | ASSOCIATION HUMANISTE DU QUÉBEC / HUMANIST ASSOCIATION OF QUEBEC, MONTRÉAL (QC)   |
| 830585105RR0001                        | ZEN.H2O FOUNDATION, OTTAWA, ONT.  |
| 830833489RR0001                        | LITTLE STEPS BIG DREAMS CHILDREN'S CHARITY, MISSISSAUGA, ONT.   |
| 830933073RR0001                        | SAN JOSE MINDORO COMMUNITY ASSOCIATION IN CANADA, MISSISSAUGA, ONT.   |
| 831161658RR0001                        | LIFE COMMUNITY CHURCH, MARTENSVILLE, SASK.  |
| 831417514RR0001                        | THE MANITOBAN ALUMNI SOCIETY INC., WINNIPEG, MAN.   |
| 831690813RR0001                        | AMURT (CANADA), OTTAWA, ONT.  |
| 831775085RR0001                        | NIAGARA INTEGRATED FILM FESTIVAL, TORONTO, ONT.   |
| 831833603RR0001                        | TRACEY RUBINOFF FOUNDATION, TORONTO, ONT.   |
| 832196422RR0001                        | ASIAN CHRIST CHURCH OF CANADA, SURREY, B.C.   |
| 832278717RR0001                        | DOWNTOWN EASTSIDE STUDIO SOCIETY, VANCOUVER, B.C.   |
| 832667406RR0001                        | BEYOND DISABILITY REHABILITATION NETWORK, WINDSOR, ONT.   |
| 832707962RR0001                        | CANADIAN BLACK COMMUNITY DEVELOPMENT, BRAMPTON, ONT.  |
| 832808455RR0001                        | FONDATION JEANNIOT / JEANNIOT FOUNDATION, MONTRÉAL (QC)   |
| 833570260RR0001                        | CENTRE D'ÉVANGÉLISATION DE L'ÉVANGILE ÉTERNEL, TORONTO (ONT.)   |
| 834235368RR0001                        | RESTORATION CENTRE CHURCH CALGARY, CALGARY, ALTA.   |
| 834292476RR0001                        | COMMUNAUTÉ GRÂCE SUFFISANTE DE L'ÉGLISE DE DIEU, REPENTIGNY (QC)  |
| 834452369RR0001                        | MAKE MUSIC MATTER INC., WINNIPEG, MAN.  |

CATHY HAWARA  
Director General  
Charities Directorate

[14-1-o]

La directrice générale  
Direction des organismes de bienfaisance  
CATHY HAWARA

[14-1-o]

**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL  
APPEAL**

Notice No. HA-2015-026

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) will hold a public hearing to consider the appeal referenced hereunder. The hearing will be held beginning at 9:30 a.m., in the Tribunal's

**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR  
APPEL**

Avis n° HA-2015-026

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) tiendra une audience publique afin d'entendre l'appel mentionné ci-dessus. L'audience débutera à 9 h 30 et aura lieu dans la salle

Hearing Room No. 1, 18th Floor, 333 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario. Interested persons planning to attend should contact the Tribunal at 613-998-9908 to obtain further information and to confirm that the hearing will be held as scheduled.

*Customs Act*

J. Cheese Inc. v. President of the Canada Border Services Agency

Date of Hearing: May 3, 4 and 5, 2016  
 Appeal No.: AP-2015-011  
 Goods in Issue: Cheese mixture  
 Issue: Whether the goods in issue are properly classified under tariff item No. 0406.20.91 as grated or powdered cheese, of all kinds, within access commitment, or under tariff item No. 0406.20.92 as grated or powdered cheese, of all kinds, over access commitment, as determined by the President of the Canada Border Services Agency, or should be classified under tariff item No. 2106.90.41 as other food preparations not elsewhere specified or included, cheese fondue, as claimed by J. Cheese Inc.  
 Tariff Items at Issue: J. Cheese Inc.—2106.90.41 President of the Canada Border Services Agency—0406.20.91 (within access) or 0406.20.92 (over access)

[14-1-o]

d'audience n° 1 du Tribunal, 18<sup>e</sup> étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario). Les personnes intéressées qui ont l'intention d'assister à l'audience doivent s'adresser au Tribunal en composant le 613-998-9908 si elles désirent plus de renseignements ou si elles veulent confirmer la date de l'audience.

*Loi sur les douanes*

J. Cheese Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada

Date de l'audience : 3, 4 et 5 mai 2016  
 Appel n° : AP-2015-011  
 Marchandises en cause : Mélange de fromage  
 Question en litige : Déterminer si les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 0406.20.91 à titre de fromages râpés ou en poudre, de tous types, dans les limites de l'engagement d'accès, ou dans le numéro tarifaire 0406.20.92 à titre de fromages râpés ou en poudre, de tous types, au-dessus de l'engagement d'accès, comme l'a déterminé le président de l'Agence des services frontaliers du Canada, ou si elles doivent être classées dans le numéro tarifaire 2106.90.41 à titre d'autres préparations alimentaires non dénommées ni comprises ailleurs, fondue au fromage, comme le soutient J. Cheese Inc.  
 Numéros tarifaires en cause : J. Cheese Inc. — 2106.90.41 Président de l'Agence des services frontaliers du Canada — 0406.20.91 (dans les limites de l'engagement d'accès) ou 0406.20.92 (au-dessus de l'engagement d'accès)

[14-1-o]

**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****DISMISSAL***EDP hardware and software*

Notice is hereby given that the Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) issued an order on March 17, 2016, with respect to a complaint (File No. PR-2015-038) filed by Eclipsys Solutions Inc., of Ottawa, Ontario, under subsection 30.11(1) of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, R.S.C., 1985, c. 47 (4th Supp.), concerning a procurement by the Canada Border Services Agency. The solicitation was for the provision of software.

Pursuant to paragraph 10(a) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, the Tribunal ordered the dismissal of the complaint because it had determined that the complaint had no valid basis.

Further information may be obtained from the Registrar, Canadian International Trade Tribunal Secretariat, 333 Laurier Avenue West, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), 613-990-2439 (fax), citt-tcce@tribunal.gc.ca (email).

Ottawa, March 21, 2016

[14-1-o]

**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****REJET***Matériel et logiciel informatiques*

Avis est donné par la présente que le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a publié une ordonnance le 17 mars 2016 concernant une plainte (dossier n° PR-2015-038) déposée par Eclipsys Solutions Inc., d'Ottawa (Ontario), aux termes du paragraphe 30.11(1) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, L.R.C. (1985), ch. 47 (4<sup>e</sup> suppl.), concernant un marché passé par l'Agence des services frontaliers du Canada. L'invitation portait sur la fourniture de logiciels.

Aux termes de l'alinéa 10a) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, le Tribunal a ordonné le rejet de la plainte puisqu'il avait conclu que la plainte ne s'appuyait sur aucun fondement valable.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Greffier, Secrétariat du Tribunal canadien du commerce extérieur, 333, avenue Laurier Ouest, 15<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), 613-990-2439 (télécopieur), tcce-citt@tribunal.gc.ca (courriel).

Ottawa, le 21 mars 2016

[14-1-o]

**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****EXPIRY REVIEW OF ORDERS***Copper pipe fittings*

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) hereby gives notice that it will, pursuant to subsection 76.03(3) of the

**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****RÉEXAMEN RELATIF À L'EXPIRATION DES ORDONNANCES***Raccords de tuyauterie en cuivre*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) donne avis par les présentes qu'il procédera, conformément au

*Special Import Measures Act* (SIMA), initiate an expiry review of its orders made on February 17, 2012, in Expiry Review No. RR-2011-001, continuing, without amendment, its findings made on February 19, 2007, in Inquiry No. NQ-2006-002, concerning the dumping of solder joint pressure pipe fittings and solder joint drainage, waste and vent pipe fittings, made of cast copper alloy, wrought copper alloy or wrought copper, for use in heating, plumbing, air conditioning and refrigeration applications (copper pipe fittings), originating in or exported from the United States of America, the Republic of Korea and the People's Republic of China, and the subsidizing of such goods originating in or exported from the People's Republic of China, restricted to the products enumerated in the appendix (the subject goods). The orders are scheduled to expire on February 16, 2017.

In this expiry review (Expiry Review No. RR-2015-003), the Canada Border Services Agency (CBSA) will first determine whether the expiry of the orders in respect of the subject goods is likely to result in the continuation or resumption of dumping and/or subsidizing of the subject goods. If the CBSA determines that the expiry of the orders in respect of any goods is likely to result in the continuation or resumption of dumping and/or subsidizing, the Tribunal will then conduct an expiry review to determine if the continued or resumed dumping and/or subsidizing are likely to result in injury. The CBSA must provide notice of its determinations within 120 days after receiving notice of the Tribunal's decision to initiate an expiry review, that is, no later than July 20, 2016. The Tribunal will issue its order no later than November 28, 2016, and its statement of reasons no later than December 12, 2016.

Each person or government wishing to participate in this expiry review must file a notice of participation with the Tribunal on or before August 4, 2016. Each counsel who intends to represent a party in the expiry review must file a notice of representation, as well as a declaration and undertaking, with the Tribunal on or before August 4, 2016.

The schedule for this expiry review is found at [www.citt-tcce.gc.ca](http://www.citt-tcce.gc.ca).

The Tribunal will hold a public hearing relating to this expiry review in the Tribunal's Hearing Room No. 1, 18th Floor, 333 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario, commencing on October 11, 2016, at 9:30 a.m., to hear evidence and representations by interested parties.

In accordance with section 46 of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, a person who provides information to the Tribunal and who wishes some or all of the information to be kept confidential must, among other things, submit a non-confidential edited version or summary of the information designated as confidential, or a statement indicating why such a summary cannot be made.

Written submissions, correspondence and requests for information regarding the Tribunal's portion of this matter should be addressed to the Registrar, Canadian International Trade Tribunal Secretariat, 333 Laurier Avenue West, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), 613-990-2439 (fax), [citt-tcce@tribunal.gc.ca](mailto:citt-tcce@tribunal.gc.ca) (email).

Further details regarding this expiry review, including the schedule of key events, are contained in the documents entitled "Additional Information" and "Expiry Review Schedule" appended to the notice of commencement of expiry review available on the

paragraphe 76.03(3) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), au réexamen relatif à l'expiration de ses ordonnances rendues le 17 février 2012, dans le cadre du réexamen relatif à l'expiration n° RR-2011-001, prorogeant, sans modification, ses conclusions rendues le 19 février 2007, dans le cadre de l'enquête n° NQ-2006-002, concernant le dumping de raccords de tuyauterie à souder, de types à pression et à drainage, renvoi et évent, faits en alliage de cuivre coulé, en alliage de cuivre ouvré ou en cuivre ouvré, utilisés dans le chauffage, la plomberie, la climatisation et la réfrigération (raccords de tuyauterie en cuivre), originaires ou exportés des États-Unis d'Amérique, de la République de Corée et de la République populaire de Chine, et le subventionnement de raccords de tuyauterie en cuivre originaires ou exportés de la République populaire de Chine, se limitant aux produits énumérés à l'annexe (les marchandises en question). Les ordonnances doivent prendre fin le 16 février 2017.

Lors du présent réexamen relatif à l'expiration (réexamen relatif à l'expiration n° RR-2015-003), l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) doit déterminer si l'expiration des ordonnances concernant les marchandises en question causera vraisemblablement la poursuite ou la reprise du dumping et/ou du subventionnement des marchandises en question. Si l'ASFC détermine que l'expiration des ordonnances concernant toute marchandise causera vraisemblablement la poursuite ou la reprise du dumping et/ou du subventionnement, le Tribunal effectuera alors un réexamen relatif à l'expiration pour déterminer si la poursuite ou la reprise du dumping et/ou du subventionnement causera vraisemblablement un dommage. L'ASFC doit rendre ses décisions dans les 120 jours après avoir reçu l'avis de la décision du Tribunal de procéder à un réexamen relatif à l'expiration, soit au plus tard le 20 juillet 2016. Le Tribunal publiera son ordonnance au plus tard le 28 novembre 2016 et son exposé des motifs au plus tard le 12 décembre 2016.

Chaque personne ou gouvernement qui souhaite participer au réexamen relatif à l'expiration doit déposer auprès du Tribunal un avis de participation au plus tard le 4 août 2016. Chaque conseiller qui désire représenter une partie au réexamen relatif à l'expiration doit déposer auprès du Tribunal un avis de représentation ainsi qu'un acte de déclaration et d'engagement au plus tard le 4 août 2016.

Le calendrier du présent réexamen relatif à l'expiration se trouve à l'adresse [www.citt-tcce.gc.ca/fr](http://www.citt-tcce.gc.ca/fr).

Le Tribunal tiendra une audience publique dans le cadre du présent réexamen relatif à l'expiration dans sa salle d'audience n° 1, au 18<sup>e</sup> étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) à compter du 11 octobre 2016, à 9 h 30, afin d'entendre les témoignages des parties intéressées.

Aux termes de l'article 46 de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, une personne qui fournit des renseignements au Tribunal et qui désire qu'ils soient gardés confidentiels en tout ou en partie doit fournir, entre autres, soit une version ne comportant pas les renseignements désignés comme confidentiels ou un résumé ne comportant pas de tels renseignements, soit un énoncé indiquant pourquoi il est impossible de faire le résumé en question.

Les exposés écrits, la correspondance et les demandes de renseignements concernant la partie du réexamen relatif à l'expiration du Tribunal doivent être adressés au Greffier, Secrétariat du Tribunal canadien du commerce extérieur, 333, avenue Laurier Ouest, 15<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), 613-990-2439 (télécopieur), [tcce-citt@tribunal.gc.ca](mailto:tcce-citt@tribunal.gc.ca) (courriel).

Des renseignements additionnels concernant le présent réexamen relatif à l'expiration, y compris le calendrier des étapes importantes, se trouvent dans les documents intitulés « Renseignements additionnels » et « Calendrier du réexamen relatif à l'expiration »

Tribunal's Web site at [www.citt-tcce.gc.ca/en/dumping-and-subsidizing/expiry-reviews-section-7603/notices-and-schedules](http://www.citt-tcce.gc.ca/en/dumping-and-subsidizing/expiry-reviews-section-7603/notices-and-schedules).

annexés à l'avis d'ouverture de réexamen relatif à l'expiration disponible sur le site Web du Tribunal à l'adresse [www.citt-tcce.gc.ca/fr/dumping-et-subventionnement/reexamens-relatifs-lexpiration-article-7603/avis-et-calendriers](http://www.citt-tcce.gc.ca/fr/dumping-et-subventionnement/reexamens-relatifs-lexpiration-article-7603/avis-et-calendriers).

Ottawa, March 22, 2016

Ottawa, le 22 mars 2016

[14-1-o]

[14-1-o]

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

### NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The Commission posts on its Web site the decisions, notices of consultation and regulatory policies that it publishes, as well as information bulletins and orders. On April 1, 2011, the *Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure* came into force. As indicated in Part 1 of these Rules, some broadcasting applications are posted directly on the Commission's Web site, [www.crtc.gc.ca](http://www.crtc.gc.ca), under "Part 1 Applications."

To be up to date on all ongoing proceedings, it is important to regularly consult "Today's Releases" on the Commission's Web site, which includes daily updates to notices of consultation that have been published and ongoing proceedings, as well as a link to Part 1 applications.

The following documents are abridged versions of the Commission's original documents. The original documents contain a more detailed outline of the applications, including the locations and addresses where the complete files for the proceeding may be examined. These documents are posted on the Commission's Web site and may also be examined at the Commission's offices and public examination rooms. Furthermore, all documents relating to a proceeding, including the notices and applications, are posted on the Commission's Web site under "Public Proceedings."

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

### DECISIONS

| Decision number /<br>Numéro de la décision | Publication date /<br>Date de publication | Applicant's name /<br>Nom du demandeur | Undertaking /<br>Entreprise | City / Ville                            | Province                             |
|--|---|--|-----------------------------|---|--------------------------------------|
| 2016-104                                   | 18 March / 18 mars 2016                   | Ethnic Channels Group Limited          | 5 Kanal                     | Across Canada /<br>L'ensemble du Canada |                                      |
| 2016-105                                   | 18 March / 18 mars 2016                   | Radio Acadie ltée                      | CJVA                        | Caraquet                                | New Brunswick /<br>Nouveau-Brunswick |

[14-1-o]

[14-1-o]

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### AVIS AUX INTÉRESSÉS

Le Conseil affiche sur son site Web les décisions, les avis de consultation et les politiques réglementaires qu'il publie ainsi que les bulletins d'information et les ordonnances. Le 1<sup>er</sup> avril 2011, les *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes* sont entrées en vigueur. Tel qu'il est prévu dans la partie 1 de ces règles, le Conseil affiche directement sur son site Web, [www.crtc.gc.ca](http://www.crtc.gc.ca), certaines demandes de radiodiffusion sous la rubrique « Demandes de la Partie 1 ».

Pour être à jour sur toutes les instances en cours, il est important de consulter régulièrement la rubrique « Nouvelles du jour » du site Web du Conseil, qui comporte une mise à jour quotidienne des avis de consultation publiés et des instances en cours, ainsi qu'un lien aux demandes de la partie 1.

Les documents qui suivent sont des versions abrégées des documents originaux du Conseil. Les documents originaux contiennent une description plus détaillée de chacune des demandes, y compris les lieux et les adresses où l'on peut consulter les dossiers complets de l'instance. Ces documents sont affichés sur le site Web du Conseil et peuvent également être consultés aux bureaux et aux salles d'examen public du Conseil. Par ailleurs, tous les documents qui se rapportent à une instance, y compris les avis et les demandes, sont affichés sur le site Web du Conseil sous « Instances publiques ».

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### DÉCISIONS

**MISCELLANEOUS NOTICES****GROUPAMA S.A.****RELEASE OF ASSETS**

Pursuant to section 651 of the *Insurance Companies Act* (Canada) [the “Act”], notice is hereby given that Groupama S.A., previously carrying on business in Canada as Gan Eurocourtage, intends to apply to the Superintendent of Financial Institutions (Canada) on or after April 25, 2016, for an order authorizing the release of the assets that it maintains in Canada in accordance with the Act.

Any policyholder or creditor in respect of Groupama S.A.’s insurance business in Canada opposing that release is invited to file an opposition by mail to the Office of the Superintendent of Financial Institutions (Canada), Legislation and Approvals Division, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, or by email at [approvalsandprecedents@osfi-bsif.gc.ca](mailto:approvalsandprecedents@osfi-bsif.gc.ca) on or before April 25, 2016.

Toronto, March 12, 2016

GROUPAMA S.A.

[11-4-o]

**AVIS DIVERS****GROUPAMA S.A.****LIBÉRATION D’ACTIF**

Conformément à l’article 651 de la *Loi sur les sociétés d’assurances* (Canada) [la « Loi »], avis est par les présentes donné que Groupama S.A., qui a auparavant exercé des activités commerciales au Canada sous la dénomination sociale Gan Eurocourtage, a l’intention de faire une demande auprès du surintendant des institutions financières (Canada), le 25 avril 2016 ou après cette date, afin de libérer l’actif qu’elle maintient au Canada conformément à la Loi.

Tout créancier ou souscripteur de Groupama S.A. concernant les opérations au Canada de cette dernière qui s’oppose à cette libération est invité à faire acte d’opposition auprès de la Division de la législation et des approbations du Bureau du surintendant des institutions financières (Canada), soit par la poste à l’adresse 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, soit par courriel à l’adresse [approbationsetprecedents@osfi-bsif.gc.ca](mailto:approbationsetprecedents@osfi-bsif.gc.ca), au plus tard le 25 avril 2016.

Toronto, le 12 mars 2016

GROUPAMA S.A.

[11-4-o]

**PROPOSED REGULATIONS****RÈGLEMENTS PROJETÉS***Table of Contents**Table des matières*


---

|  | <i>Page</i> |  | <i>Page</i> |
|--|-------------|--|-------------|
| <b>Environment, Dept. of the</b>   |             | <b>Environnement, min. de l'</b>   |             |
| Regulations Amending the Export and Import of<br>Hazardous Waste and Hazardous Recyclable<br>Material Regulations..... | 912         | Règlement modifiant le Règlement sur l'exportation<br>et l'importation de déchets dangereux et de<br>matières recyclables dangereuses..... | 912         |
| <b>Transport, Dept. of</b>   |             | <b>Transports, min. des</b>  |             |
| Regulations Amending the Vessel Operation<br>Restriction Regulations.....  | 930         | Règlement modifiant le Règlement sur les<br>restrictions visant l'utilisation des bâtiments.....   | 930         |



## Regulations Amending the Export and Import of Hazardous Waste and Hazardous Recyclable Material Regulations

### Statutory authority

Canadian Environmental Protection Act, 1999

### Sponsoring department

Department of the Environment

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Issues

Since the *Export and Import of Hazardous Waste and Hazardous Recyclable Materials Regulations* (the Regulations) came into force in 2005, on average, there has been one export from Canada each year that has been refused by the importing or transit country because the waste or recyclable materials were prohibited or controlled in one or both of these countries. However, the exported materials were not covered under Canadian regulations, usually because they were collected from households. These wastes or recyclable materials were subject to the United Nations Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal (Basel Convention<sup>1</sup>); consent was therefore required from the importing country before their transboundary movement. These exports included a shipment of household recyclable materials to the Philippines in 2013.

In addition, the Department of the Environment (the Department) identified inconsistencies between the Basel Convention requirements and the return provisions of the Regulations for permitted imports or exports that cannot be completed as planned. The return provisions of the Regulations currently apply only when the destination facility does not accept or refuses a shipment. However, there may also be situations in which the authorities of the importing or transit country determine that a shipment of waste or recyclable material cannot be completed as

<sup>1</sup> www.basel.int

## Règlement modifiant le Règlement sur l'exportation et l'importation de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses

### Fondement législatif

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

### Ministère responsable

Ministère de l'Environnement

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

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

### Enjeux

Depuis l'entrée en vigueur du *Règlement sur l'exportation et l'importation de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses* (ci-après nommé « le Règlement ») en 2005, il y a eu annuellement, en moyenne, une exportation en provenance du Canada qui a été refusée par le pays importateur ou de transit parce que les déchets ou les matières recyclables étaient interdits ou contrôlés dans l'un ou l'autre de ces pays ou les deux. Cependant, étant donné que les matières exportées avaient habituellement été collectées auprès des ménages, elles n'entraient pas dans le cadre de la réglementation canadienne. Ces déchets ou matières recyclables étaient visés par la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination des Nations Unies (ci-après nommée « la Convention de Bâle<sup>1</sup> ») et, par conséquent, l'obtention du consentement du pays importateur avant le mouvement transfrontière était requise. Ces exportations incluaient notamment un envoi de matières ménagères recyclables aux Philippines en 2013.

En outre, le ministère de l'Environnement (ci-après nommé « le Ministère ») a relevé des incohérences entre les exigences de la Convention de Bâle et les dispositions du Règlement sur le renvoi d'importations ou d'exportations autorisées ne pouvant pas être menées à bien comme prévu. À l'heure actuelle, ces dispositions s'appliquent seulement lorsqu'une installation n'accepte pas ou refuse un envoi. Toutefois, il peut aussi y avoir des situations où les autorités du pays d'importation ou de transit déterminent qu'un envoi de déchets dangereux ou de matières

<sup>1</sup> www.basel.int (en anglais seulement)

planned, after consent for the shipment was provided, but before delivery to the destination facility. In these situations, the Basel Convention requires the return of these shipments to the country of export if arrangements cannot be made for another facility to handle the waste or recyclable material.

## Background

The Basel Convention was adopted in 1989 to respond to growing global concerns about hazardous waste management. The Convention, ratified by 183 countries, including Canada in 1992, covers wastes and recyclable materials defined as “hazardous wastes” based on their origin and/or composition and their hazard characteristics, as well as “other wastes,” defined as household wastes and residues arising from the incineration of household wastes. Under the Basel Convention, a country must not export hazardous waste or other waste without first obtaining the consent of an importing or transit country. In addition, there are requirements for the country of export to take back any shipment of waste that cannot be completed as planned.

In Canada, the responsibility for managing and reducing waste is shared among federal, provincial, territorial and municipal governments. Municipal governments are responsible for collecting and managing waste from homes for recycling, composting, and disposal, while provincial and territorial authorities are responsible for the approval and monitoring of waste management facilities and operations. Under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), the federal government has responsibilities for controlling international and interprovincial movements of hazardous waste and hazardous recyclable material, as well as releases of substances listed as toxic under Schedule 1 of CEPA from waste to the air, land, and water, and waste management activities on federal lands.

The Regulations, which came into force in 2005 under CEPA, are the primary tool by which Canada meets its obligations under the Basel Convention. The Regulations define hazardous waste and hazardous recyclable material and establish a permitting regime to control and track their transboundary movements between Canada and other countries. It is through the permitting process that Canada obtains consent from the importing or transit country.

In 2014, Canada exported approximately 531 000 metric tons of hazardous waste and hazardous recyclable

recyclables dangereuses ne peut pas être effectué comme prévu après l’obtention du consentement, mais avant la livraison à l’installation de destination. Dans ces situations, la Convention de Bâle exige le renvoi des déchets ou des matières recyclables au pays d’exportation, à moins que des dispositions puissent être prises avec une autre installation pour éliminer les déchets ou les matières recyclables.

## Contexte

La Convention de Bâle a été adoptée en 1989 en réaction aux préoccupations mondiales grandissantes à propos de la gestion des déchets dangereux. La Convention, ratifiée par 183 pays (dont le Canada en 1992), vise les déchets et les matières recyclables définis comme étant des « déchets dangereux » en fonction de leur origine et/ou de leur composition ainsi que de leurs caractéristiques de danger, de même que les « autres déchets », soit les déchets ménagers et les résidus provenant de l’incinération de déchets ménagers. En vertu de la Convention de Bâle, un pays ne doit pas exporter de déchets dangereux ou d’autres déchets sans d’abord obtenir le consentement d’un pays d’importation ou de transit. Le pays exportateur doit en outre reprendre tout envoi de déchets ne pouvant pas être mené à bien comme prévu.

Au Canada, la responsabilité de la gestion et de la réduction des déchets est partagée entre le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et territoriaux et les administrations municipales. Les administrations municipales sont chargées de faire la collecte des déchets ménagers et de les gérer afin de les recycler, de les composter et de les éliminer. De leur côté, les provinces et les territoires doivent approuver et surveiller les installations de gestion de déchets et leurs activités. Aux termes de la *Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)* (LCPE), le gouvernement fédéral est chargé de contrôler les déplacements internationaux et interprovinciaux de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses, les rejets, par les déchets, de substances considérées comme toxiques en vertu de l’annexe 1 de la LCPE dans l’air, le sol et l’eau, ainsi que les activités de gestion des déchets sur les terres fédérales.

Le Règlement, qui est entré en vigueur au titre de la LCPE en 2005, est le principal outil grâce auquel le Canada s’acquitte de ses obligations en vertu de la Convention de Bâle. Le Règlement définit ce que sont les déchets dangereux et les matières recyclables dangereuses et établit un régime de permis pour contrôler et suivre leurs mouvements transfrontières entre le Canada et d’autres pays. C’est par l’intermédiaire de ce processus d’octroi de permis que le Canada obtient le consentement du pays d’importation ou du pays de transit.

En 2014, le Canada a exporté environ 531 000 tonnes de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses.

material. Approximately 98% of these exports were destined for the United States, with the remaining 2% exported to other countries outside North America, mainly in Europe and Asia. In the same year, 380 000 metric tons of hazardous waste and hazardous recyclable material were imported into Canada, with more than 99% originating from the United States.

### Objectives

The objective of the proposed *Regulations Amending the Export and Import of Hazardous Waste and Hazardous Recyclable Material Regulations* (the proposed Amendments) is to strengthen Canada's ability to meet two of its Basel obligations: the obligation to seek the consent of an importing or a transit country for any export from Canada of waste or recyclable material subject to the Basel Convention, including household waste; and the obligation to take or send back shipments that cannot be completed as planned.

### Description

The proposed Amendments would expand the definitions of "hazardous waste" and "hazardous recyclable material" to capture any waste or material as "hazardous," including materials collected from households, if

- it is defined as, or considered to be, "hazardous" under the legislation of the importing or transit country;
- its importation is prohibited under the legislation of the importing country; or
- it is one of the "hazardous wastes" or "other wastes" in the Basel Convention and the country of import is a party to the Basel Convention.

A Canadian exporter would be required to notify the Department, and obtain a permit, prior to any export of the waste or recyclable material, and to meet all other requirements of the Regulations (insurance, tracking shipments, obtaining confirmation of disposal or recycling, etc.).

The proposed Amendments would also add new provisions to address shipments of waste or recyclable material for which consent was provided by the importing country and a permit issued, but that could not be completed as planned. These include

- requiring the return of shipments exported in accordance with a permit that are not accepted by the authorities of the importing or transit country or of shipments

Approximativement 98 % de ces exportations étaient destinées aux États-Unis, les 2 % restants ayant été exportés vers d'autres pays à l'extérieur de l'Amérique du Nord, principalement en Europe et en Asie. Au cours de la même année, 380 000 tonnes de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses ont été importées au Canada, dont plus de 99 % provenaient des États-Unis.

### Objectifs

L'objectif du *Règlement modifiant le Règlement sur l'exportation et l'importation de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses* (ci-après nommé « modifications proposées ») est de renforcer la capacité du Canada à s'acquitter de deux de ses obligations en vertu de la Convention de Bâle : l'obligation d'obtenir le consentement d'un pays d'importation ou de transit pour toute importation ou tout transit de déchets ou de matières recyclables visés par la Convention de Bâle, y compris les déchets ménagers, et l'obligation de reprendre ou de renvoyer les envois qui ne peuvent pas être menés à bien comme prévu.

### Description

Les modifications proposées élargiraient les définitions de « déchet dangereux » et de « matière recyclable dangereuse » de manière à ce que les déchets ou les matières recyclables soient considérés comme « dangereux », y compris les matières provenant de la collecte auprès des ménages, s'ils répondent à l'une ou l'autre des conditions suivantes :

- Ils sont définis ou considérés comme « dangereux » selon la législation du pays d'importation ou de transit;
- Leur importation est interdite selon la législation du pays d'importation;
- Ils sont l'un des « déchets dangereux » ou l'un des « autres déchets » visés par la Convention de Bâle et le pays d'importation est partie à la Convention de Bâle.

Avant d'exporter des déchets ou des matières recyclables, un exportateur canadien serait tenu d'aviser le Ministère, d'obtenir un permis et de respecter toutes les autres exigences définies dans le Règlement (assurances, suivi des envois, obtention de la confirmation d'élimination ou de recyclage, etc.).

Les modifications proposées entraîneraient également l'ajout de nouvelles dispositions concernant l'expédition de déchets ou de matières recyclables pour laquelle un permis a été délivré et le pays d'importation a donné son consentement, mais qui n'a pas pu être menée à bien comme prévu. Ces dispositions sont les suivantes :

- exiger le renvoi des envois exportés en conformité avec un permis qui sont refusés par les autorités du pays

imported in accordance with a permit that are not accepted by Canada when arrangements for an alternate destination facility cannot be made;

- establishing a period of 90 days (or another period agreed to by Canada and the country of export, transit or import, as applicable) following the non-acceptance or refusal of a shipment, during which the shipment must be returned or arrangements made with an alternate facility, consistent with requirements under the Basel Convention;
- adding the requirement that the Canadian exporter receive confirmation from the Minister of the Environment that the authorities of the country of import or transit, as applicable, have approved the alternate facility; and
- removing the requirement for the Canadian exporter or importer to inform the authorities of the country of export or import of a refused shipment.

All requirements for returning or making alternate arrangements would apply in the event the shipment were refused by the importing country or a transit country (insurance, tracking the returned shipment, etc.).

A number of other consequential amendments would be made to various provisions to ensure accurate references to the definitions of “hazardous waste” and “hazardous recyclable materials” and the conditions of export or import. In addition, some minor editorial changes and corrections to align the French and English texts would be made. These consequential proposed Amendments would not change any of the requirements of the existing Regulations.

### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule applies to the proposed Amendments, as there are incremental administrative costs to business. An estimated six newly regulated small businesses would be required to submit notices to the Minister once a year, before any export of waste and recyclable material takes place, and to report information on these exports. An estimated six carriers would also be subject to tracking requirements of the Regulations as a result of the expanded definitions of “hazardous waste” and “hazardous recyclable material.”

The total annualized administrative costs for newly regulated businesses to comply with the regulatory requirements over a 10-year time frame would be approximately

d’importation ou de transit ou des envois importés en conformité avec un permis mais non acceptés par le Canada lorsqu’il est impossible de prendre des dispositions avec une autre installation de destination;

- établir une période de 90 jours (ou une autre période convenue par le Canada et le pays d’exportation, de transit ou d’importation, selon le cas), suivant le refus ou la non-acceptation d’un envoi, au cours de laquelle l’envoi doit être retourné ou des dispositions doivent être prises avec une autre installation de destination, conformément aux exigences de la Convention de Bâle;
- ajouter une exigence en vertu de laquelle l’exportateur canadien est tenu d’obtenir la confirmation du ministre de l’Environnement que les autorités du pays d’importation ou de transit, selon le cas, ont approuvé l’installation de remplacement;
- supprimer l’exigence en vertu de laquelle un exportateur ou un importateur canadien doit informer les autorités du pays d’exportation ou d’importation du refus d’un envoi.

Toutes les exigences relatives au renvoi ou à la prise d’autres dispositions avec une installation de remplacement s’appliqueraient dans l’éventualité où un envoi serait refusé par le pays d’importation ou de transit (assurances, suivi de l’envoi retourné, etc.).

D’autres modifications corrélatives seraient apportées à diverses dispositions pour veiller à ce que les références aux définitions de « déchet dangereux » et de « matière recyclable dangereuse », ainsi qu’aux conditions d’exportation et d’importation, soient exactes. En outre, on effectuerait certains remaniements mineurs du texte, de même que des corrections pour faire concorder les textes français et anglais. Ces modifications proposées corrélatives n’entraîneraient aucun changement aux exigences du règlement actuel.

### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s’applique aux modifications proposées, étant donné que celles-ci entraîneront des coûts administratifs supplémentaires aux entreprises. On estime que six petites entreprises nouvellement réglementées seraient tenues de soumettre des notifications au ministre une fois par année, avant qu’elles n’exportent des déchets ou des matières dangereuses pour la première fois, et de fournir des renseignements au sujet de ces exportations. De plus, on estime que six transporteurs seraient assujettis aux exigences de suivi du Règlement en raison de l’élargissement de la définition de « déchet dangereux » et de « matière recyclable dangereuse ».

Pour les entreprises nouvellement réglementées, les coûts administratifs annualisés totaux pour se conformer aux exigences réglementaires sur une période de 10 ans

\$594 for all stakeholders (or \$50 per business, \$95 per exporter and \$7 per carrier).<sup>2</sup>

The administrative activities, and associated assumptions, include the following:

- Becoming familiar with the information requirements of the amended Regulations (6 exporters × 4 hours by a manager × 1 time per year at \$46/hour, and 6 carriers × 0.17 hours by a transport or equipment operator × 1 time per year at \$28/hour);
- Undertaking notification — Applying for permits under the amended Regulations (6 exporters × 0.92 hours by a manager × 1 time per year at \$46/hour);
- Providing copies of contracts with notifications to the Department (6 exporters × 0.08 hours by a clerk × 1 time per year at \$25/hour);
- Completing the movement document required under the proposed Amendments (6 exporters × 0.92 hours × 2 times per year at a Canadian average \$29/hour, and 6 carriers × 0.17 hours by a transport or equipment operator × 2 times per year at \$28/hour); and
- Confirming disposal (6 exporters × 0.08 hours by a clerk × 2 times per year at \$25/hour).

### Small business lens

The proposed Amendments would increase the administrative burden of approximately six small businesses that are expected to have fewer than 100 employees. However, the total cost of the proposed Amendments would be less than one million dollars, and the additional costs to small businesses would not be disproportionately high (about \$7,200 per business per year). The small business lens therefore does not apply to the proposed Amendments. Exporters, which are expected to be small businesses, would need to fulfill the administrative requirements as mentioned above in the “One-for-One’ Rule” section (\$95 per business per year), as well as purchase liability insurance (\$6,900 per business per year) and develop contracts (\$200 per business per year).

seraient d’environ 594 \$ pour l’ensemble des intervenants (ou 50 \$ par entreprise, 95 \$ par exportateur et 7 \$ par transporteur)<sup>2</sup>.

Les activités administratives, et les estimations connexes, sont les suivantes :

- Se familiariser avec les exigences relatives aux renseignements du règlement modifié (6 exportateurs × 4 heures par un gestionnaire × 1 fois par année à un taux horaire de 46 \$, et 6 transporteurs × 0,17 heure par un exploitant de service de transport ou d’équipement × 1 fois par année à un taux horaire de 28 \$);
- Préparer une notification — Présenter des demandes de permis conformément au règlement modifié (6 exportateurs × 0,92 heure par un gestionnaire × 1 fois par année à un taux horaire de 46 \$);
- Fournir au Ministère des copies des contrats et des notifications (6 exportateurs × 0,08 heure par un commis × 1 fois par année à un taux horaire de 25 \$);
- Remplir le document de mouvement exigé en vertu des modifications proposées (6 exportateurs × 0,92 heure × 2 fois par année à un taux horaire canadien moyen de 29 \$, et 6 transporteurs × 0,17 heure par un exploitant de service de transport ou d’équipement × 2 fois par année à un taux horaire de 28 \$);
- Confirmer l’élimination des déchets (6 exportateurs × 0,08 heure par un commis × 2 fois par année à un taux horaire de 25 \$).

### Lentille des petites entreprises

Les modifications proposées entraîneraient une augmentation du fardeau administratif d’environ six petites entreprises dont on s’attend à ce qu’elles soient composées de moins 100 employés. Cependant, le coût total des modifications proposées seraient inférieur à un million de dollars et on prévoit que les coûts additionnels pour les petites entreprises seront peu élevés (environ 7 200 \$ par entreprise par année). Par conséquent, la lentille des petites entreprises ne s’applique pas aux modifications proposées. Les exportateurs, qui devraient selon toute vraisemblance être de petites entreprises, auraient à respecter les exigences administratives décrites à la section « Règle du “un pour un” » (95 \$ par entreprise par année), de même qu’à contracter une assurance responsabilité (6 900 \$ par entreprise par année) et à élaborer des contrats (200 \$ par entreprise par année).

<sup>2</sup> Estimates were developed using Treasury Board of Canada Secretariat guidance on the Standard Cost Model provided in *Controlling Administrative Burden That Regulations Impose on Business: Guide for the ‘One-for-One’ Rule*, a 7% discount rate, and 2012 constant dollars.

<sup>2</sup> Les estimations ont été calculées en fonction des éléments d’orientation sur le modèle des coûts standard du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada définis dans *Limiter le fardeau administratif que la réglementation impose aux entreprises : Guide sur la règle du « un pour un »*, avec un taux d’actualisation de 7 %, en dollars constants de 2012.

## Consultation

In November 2015, consultations were held with the regulated community, as well as other stakeholders that may be implicated in exports of waste or recyclable materials from households. A discussion document describing the proposed Amendments and the estimated administrative and compliance costs for businesses affected by the proposed Amendments was sent to more than 800 stakeholders.

Comments were received from nine stakeholders, including municipalities, provinces, and industry. There was general support for the proposed Amendments, and no major concerns were raised.

Comments on the expanded definitions of “hazardous waste” and “hazardous recyclable material” suggested aligning the definitions with those of the Basel Convention, including using the relevant codes for waste collected from households. The Department agrees and the definitions in the proposed Amendments have been aligned with those of “hazardous wastes” and “other wastes” in the Basel Convention.

With respect to returning a refused shipment, a stakeholder suggested that the return and disposal or recycling should occur within 90 days. The Department agrees that such a return should occur within the 90 days or other agreed-upon period, to better align with the requirements of the Basel Convention.

Comments were also received regarding potential delays in the issuance of permits as a result of an increased number of notices that may need to be reviewed by the Department. An increased departmental workload has been considered in planning for effective implementation of the proposed Amendments.

There was also a comment that the costs of the proposed Amendments may have been underestimated. This comment was taken into consideration in the cost estimates for the proposed Amendments.

Comments on other aspects of the export and import of waste and recyclable material that were outside of the scope of the proposed Amendments were also received and will be taken into consideration in the development of new regulations to control the international and inter-provincial movements of hazardous waste and hazardous recyclable material. These new regulations would replace the Regulations (including the proposed Amendments), the *Interprovincial Movement of Hazardous Waste*

## Consultation

En novembre 2015, on a mené des consultations auprès des entités réglementées et d'autres intervenants susceptibles d'être impliqués dans l'exportation de déchets ou de matières recyclables provenant des ménages. Un document de discussion décrivant les modifications proposées ainsi que les coûts estimatifs liés aux procédures administratives et à la conformité dont devront s'acquitter les entreprises touchées a été envoyé à plus de 800 intervenants.

On a reçu les commentaires de neuf intervenants, notamment de municipalités, de provinces et de l'industrie. En règle générale, les intervenants appuient les modifications proposées et ils n'ont fait part d'aucune préoccupation majeure.

Dans les commentaires sur l'élargissement des définitions de « déchet dangereux » et de « matière recyclable dangereuse », on suggère d'harmoniser les définitions avec celles de la Convention de Bâle, y compris d'utiliser les mêmes codes pour ce qui est des déchets provenant de la collecte auprès des ménages. Le Ministère est d'accord avec cette suggestion et les définitions dans les modifications proposées ont été harmonisées avec celles figurant dans la Convention de Bâle.

En ce qui concerne le renvoi d'un envoi refusé, un intervenant suggère que le renvoi et l'élimination ou le recyclage devraient être effectués à l'intérieur d'un délai de 90 jours. Le Ministère convient que les renvois de ce genre doivent être effectués à l'intérieur d'un délai de 90 jours ou de toute autre période convenue par les parties, afin d'assurer une meilleure harmonisation avec les exigences de la Convention de Bâle.

On a aussi reçu des commentaires sur les retards possibles dans la délivrance des permis en raison de l'augmentation du nombre de notifications qui devront être examinées par le Ministère. On a tenu compte d'une éventuelle charge de travail ministérielle accrue lors de la planification de la mise en œuvre efficace des modifications proposées.

Dans un autre commentaire, on mentionne que les coûts liés aux modifications proposées pourraient avoir été sous-estimés. On a tenu compte de ce commentaire au moment de formuler l'estimation des coûts liés aux modifications proposées.

On a aussi reçu des commentaires relatifs à d'autres aspects de l'exportation et de l'importation de déchets et de matières recyclables qui étaient hors de la portée des modifications proposées; on en tiendra compte au cours de l'élaboration d'un nouveau règlement sur le contrôle des mouvements internationaux et interprovinciaux de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses. Ce nouveau règlement remplacerait le Règlement (y compris les modifications proposées), le

Regulations, and the PCB Waste Export Regulations, 1996.

## Rationale

The definitions of “hazardous waste” and of “hazardous recyclable material,” in the Regulations, do not fully encompass all wastes subject to the Basel Convention. The proposed Amendments would strengthen Canada’s ability to seek the consent of an importing and transit country to any export from Canada of waste or recyclable material subject to the Basel Convention and to avoid exporting waste or recyclable material that would be refused.

Approximately 155 Canadian exporters and importers of hazardous waste and hazardous recyclable materials are subject to the current Regulations. Additional Canadian companies that could be affected by the change of definition of “hazardous waste” and of “hazardous recyclable material” in the proposed Amendments include those that

- export waste or recyclable material, that is collected from households, to countries other than the United States; and
- export waste or recyclable material that is not considered hazardous in Canada (e.g. water-based paint), but is considered hazardous in another country.

About 98% of all waste and recyclable material that is exported from or imported into Canada is traded with the United States. Since the United States does not prohibit or control imports of household waste or recyclable materials, and their definition of “hazardous waste” is already in line with the definitions of “hazardous waste” and of “hazardous recyclable materials” under the Regulations, the proposed Amendments would not have an impact on Canadian companies that export these types of waste and materials to the United States.

Only a small number, an estimated six Canadian companies and six carriers, is expected to be affected by the proposed Amendments. Exporters would be required to notify the Minister of planned transboundary movements in order to obtain a permit to comply with the tracking requirements of the Regulations for each shipment, to purchase liability insurance (\$6,900 per business per year) and to develop contracts (\$200 per business per year). Carriers would be required to complete movement documents to track their shipments. Based on current information, it is estimated that six Canadian exporters would submit six notices for 12 shipments per year. Additionally,

Règlement sur les mouvements interprovinciaux des déchets dangereux et le Règlement sur l’exportation de déchets contenant des BPC (1996).

## Justification

Les définitions de « déchet dangereux » et de « matières recyclables dangereuses » qui figurent dans le Règlement n’englobent pas totalement tous les déchets visés par la Convention de Bâle. Les modifications proposées renforceront la capacité du Canada à obtenir le consentement des pays d’importation et de transit pour l’importation ou le transit de déchets et de matières recyclables visés par la Convention de Bâle, ainsi qu’à éviter d’exporter des déchets ou des matières recyclables qui pourraient être refusés.

À l’heure actuelle, environ 155 exportateurs et importateurs canadiens de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses sont assujettis au Règlement en vigueur. D’autres entreprises canadiennes pourraient être touchées par les nouvelles définitions des définitions de « déchet dangereux » et de « matières recyclables dangereuses » qui figureront dans les modifications proposées. Cela inclut les entreprises qui :

- exportent des déchets ou des matières recyclables provenant de la collecte auprès des ménages vers des pays autres que les États-Unis;
- exportent des déchets ou des matières recyclables qui ne sont pas considérés comme dangereux au Canada (par exemple la peinture à base d’eau), mais qui le sont dans d’autres pays.

Au Canada, environ 98 % de l’ensemble des échanges (importation et exportation) de déchets et de matières recyclables se font avec les États-Unis. Étant donné que les États-Unis n’interdisent pas et ne contrôlent pas les importations de déchets et matières recyclables provenant de la collecte auprès des ménages, et que leur définition de « déchet dangereux » concorde déjà avec les définitions de « déchet dangereux » et de « matière recyclable dangereuse » du Règlement, les modifications proposées n’auraient pas d’incidence sur les entreprises canadiennes qui exportent des déchets et des matières recyclables de cette nature vers les États-Unis.

On estime que seulement six entreprises et six transporteurs canadiens seraient touchés par les modifications proposées. Les exportateurs se verraient dans l’obligation d’aviser le ministre de tout mouvement transfrontière prévu afin d’obtenir un permis, de se conformer aux exigences de suivi du Règlement pour chaque envoi, de contracter une assurance responsabilité (6 900 \$ par entreprise par année) et d’élaborer des contrats (200 \$ par entreprise par année). Quant à eux, les transporteurs seraient tenus de remplir des documents de mouvement pour assurer le suivi de leurs envois. Selon les renseignements actuellement disponibles, on estime à six le nombre

the six carriers that would transport the 12 shipments of waste or recyclable material would need to complete a portion of the movement document. Given that the revised definitions of “hazardous waste” and of “hazardous recyclable material” would ensure that these exports are made only with the consent of the importing country, it is not anticipated that there would be costs associated with returns, except under exceptional circumstances. The total annualized cost of the proposed Amendments is estimated to be about \$43,000.

It is expected that the proposed Amendments would capture up to 1 000 metric tons of additional hazardous waste and hazardous recyclable material exported each year. This would be a small amount (less than 0.2%) of the total volume of hazardous waste and hazardous recyclable material exported each year. Only exports would be affected by the change of definition of “hazardous waste” and of “hazardous recyclable material” in the proposed Amendments. There would be no implications for imports into Canada.

The provisions requiring the return of a shipment if a country withdraws its consent in the proposed Amendments are not expected to result in any additional returns. Currently, only a small number of shipments of hazardous waste and hazardous recyclable material exported in accordance with a permit are not accepted (less than 1%). As well, a withdrawal of consent has never occurred for the above-mentioned exports and only once for imports of hazardous waste and hazardous recyclable material since the Regulations came into effect in 2005.

#### *Strategic environmental assessment*

As required by the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan was conducted and concluded that there would be no expected important environmental effects, either positive or negative; accordingly, a strategic environmental assessment is not required.

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

The proposed Amendments are expected to encompass new potential regulatees that would not have been previously subject to the Regulations, and may not be well versed in the requirements of the Basel Convention. As a result, significant compliance promotion efforts would be undertaken immediately prior to and following publication of the final Amendments. Compliance promotion materials and activities would be focused on highlighting changes for existing permit holders, potential new regulated companies (due to newly expanded definitions of “hazardous waste” and of “hazardous recyclable material”),

d'exportateurs canadiens qui auraient à soumettre six notifications pour 12 envois par année. De plus, les six transporteurs qui assureraient le transport des 12 envois de déchets ou des matières recyclables auraient à remplir une partie du document de mouvement. Étant donné que les définitions révisées de « déchet dangereux » et de « matière recyclable dangereuse » permettraient de veiller à ce que ces exportations se font uniquement avec le consentement du pays d'importation, on ne s'attend pas à ce qu'il y ait des coûts associés aux renvois, sauf dans des circonstances particulières. On estime à 43 000 \$ le coût annualisé total des modifications proposées.

On estime que les modifications proposées feraient augmenter les exportations de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses d'au plus 1 000 tonnes par année. Il s'agirait d'une quantité négligeable (moins de 0,2 %) du volume total de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses exportés chaque année. Seules les exportations seraient touchées par les nouvelles définitions de « déchet dangereux » et de « matière recyclable dangereuse » dans les modifications proposées. Il n'y aurait aucune incidence sur les importations au Canada.

Dans les modifications proposées, les dispositions exigeant le renvoi d'un envoi lorsqu'un pays retire son consentement ne devraient pas entraîner de renvois additionnels. À l'heure actuelle, le nombre d'envois de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses exportées en vertu d'un permis et qui ne sont pas acceptés est peu élevé (moins de 1 %). En outre, depuis l'entrée en vigueur du Règlement en 2005, aucun consentement n'a été retiré pour ce qui est des exportations et un seul l'a été pour ce qui est des importations.

#### *Évaluation environnementale stratégique*

Comme l'exige la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a été effectuée et a permis de conclure qu'il n'y aurait vraisemblablement pas d'effets importants sur l'environnement, tant positifs que négatifs. Par conséquent, il n'est pas nécessaire de réaliser une évaluation environnementale stratégique.

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

On s'attend à ce que les modifications proposées englobent de nouvelles entités réglementées potentielles qui n'auraient pas été visées précédemment par le Règlement et qui, par conséquent, pourraient ne pas être familières avec les exigences de la Convention de Bâle. Pour cette raison, d'importants efforts de promotion de la conformité seraient déployés immédiatement avant et après la publication des modifications finales. Les documents et les activités de promotion de la conformité mettraient l'accent sur les changements pour les détenteurs de permis existants, les nouvelles entreprises réglementées



and for other key stakeholders such as municipalities, transportation companies, and trade associations. Compliance promotion tools may include a combination of the following: Frequently Asked Questions, information sheets, Web site notifications, leveraging communication opportunities with trade associations, and direct mail-outs to Canadian export companies.

It is anticipated that the proposed Amendments will not have an impact on current service standards and performance indicators for issuing export permits under the Regulations.<sup>3</sup>

The Department's Compliance and Enforcement Policy<sup>4</sup> for CEPA will be applied when compliance with the proposed Amendments is verified. This policy sets out the range of possible responses to alleged violations, including warnings, directions in case of release, environmental protection compliance orders, ticketing, 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 of Environment and Climate Change will resort to civil suits by the Crown for cost recovery.

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 the Act.
- *Effectiveness in achieving the desired result with the alleged violator:* The desired result is compliance within the shortest possible time with no further repetition of the violation. Factors to be considered include the violator's history of compliance with the Act, willingness to cooperate with enforcement officers, and evidence of corrective action already taken.

potentielles (en raison de l'élargissement des définitions de « déchet dangereux » et de « matière recyclable dangereuse ») et d'autres intervenants clés comme les municipalités, les entreprises de transport et les associations commerciales. Les outils de promotion de la conformité pourraient inclure une combinaison de ce qui suit : foire aux questions, fiches d'information, avis sur le site Web, mise à profit des occasions de communication avec les associations commerciales et envoi de courriels aux entreprises d'exportation canadiennes.

Il est prévu que les modifications proposées n'auront pas d'incidence sur les normes de service et les indicateurs de rendement actuels pour ce qui est de la délivrance des permis en vertu du Règlement<sup>3</sup>.

La Politique d'observation et d'application de la LCPE<sup>4</sup> sera appliquée lors de la vérification de la conformité avec les modifications proposées. Cette politique énonce les différentes décisions en cas d'infraction présumée, notamment les suivantes : avertissements, ordres en cas de rejet, ordres d'exécution en matière de protection de l'environnement, contraventions, ordres ministériels, injonctions, poursuites criminelles et mesures de rechange en matière de protection de l'environnement (lesquelles peuvent remplacer une poursuite pénale, une fois que des accusations ont été portées pour une infraction présumée à la LCPE). En outre, la politique précise les cas où le ministère de l'Environnement et du Changement climatique a recours à des poursuites au civil intentées par la Couronne pour recouvrer des frais.

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 à prendre :

- *La nature de l'infraction présumée :* Il convient notamment de déterminer la gravité des dommages, s'il y a eu action délibérée de la part du contrevenant, s'il s'agit 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 Loi.
- *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. On tiendra compte, notamment, du dossier du contrevenant pour l'observation de la Loi, de sa volonté de coopérer avec les agents de l'autorité et de la preuve que des correctifs ont été apportés.

<sup>3</sup> These services standards are available at <http://www.ec.gc.ca/gdd-mw/default.asp?lang=En&n=5A86A160-1>.

<sup>4</sup> Environment and Climate Change Canada's Compliance and Enforcement Policy for CEPA is available at [www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=En&n=5082BFBE-1](http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=En&n=5082BFBE-1).

<sup>3</sup> Ces normes de service sont accessibles à l'adresse suivante : <http://www.ec.gc.ca/gdd-mw/default.asp?lang=Fr&n=5A86A160-1>.

<sup>4</sup> La politique d'observation et d'application de la LCPE d'Environnement et Changement climatique Canada est accessible à l'adresse suivante : [www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=5082BFBE-1](http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=5082BFBE-1).

- *Consistency in enforcement*: Enforcement officers will consider how similar situations have been handled in determining the measures to be taken to enforce the Act.

### Contacts

Gwen Goodier  
 Director  
 Waste Reduction and Management Division  
 Environment and Climate Change Canada  
 Place Vincent Massey  
 351 Saint-Joseph Boulevard, Room 09-062  
 Gatineau, Quebec  
 K1A 0H3  
 Email: ec.mt-tm.ec@canada.ca

Yves Bourassa  
 Director  
 Regulatory Analysis and Valuation Division  
 Environment and Climate Change Canada  
 Fontaine Building  
 200 Sacré-Cœur Boulevard, Room 1084  
 Gatineau, Quebec  
 K1A 0H3  
 Email: ec.darv-ravd.ec@canada.ca

- *La cohérence dans l'application* : Les agents de l'autorité tiendront compte de ce qui a été fait dans des cas semblables pour décider de la mesure à prendre pour appliquer la Loi.

### Personnes-ressources

Gwen Goodier  
 Directrice  
 Division de la réduction et de la gestion des déchets  
 Environnement et Changement climatique Canada  
 Place Vincent Massey  
 351, boulevard Saint-Joseph, pièce 09-062  
 Gatineau (Québec)  
 K1A 0H3  
 Courriel : ec.mt-tm.ec@canada.ca

Yves Bourassa  
 Directeur  
 Analyse réglementaire et valuation  
 Environnement et Changement climatique Canada  
 Édifice Fontaine  
 200, boulevard Sacré-Cœur, pièce 1084  
 Gatineau (Québec)  
 K1A 0H3  
 Courriel : ec.darv-ravd.ec@canada.ca

---

## PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, pursuant to subsection 332(1)<sup>a</sup> of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>b</sup>, that the Governor in Council, pursuant to section 191 of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Export and Import of Hazardous Waste and Hazardous Recyclable Material Regulations*.

Any person may, within 60 days after the date of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Regulations or a notice of objection requesting that a board of review be established under section 333 of that Act and stating the reasons for the objection. All comments and notices must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Gwen Goodier, Director, Waste Reduction and Management Division, Environmental Stewardship Branch, Department of the Environment, 351 Saint-Joseph Blvd., Gatineau, Quebec K1A 0H3 (fax: 819-938-4553; email: ec.mt-tm.ec@canada.ca).

<sup>a</sup> S.C. 2004, c. 15, s. 31

<sup>b</sup> S.C. 1999, c. 33

---

## PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 332(1)<sup>a</sup> de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>b</sup>, que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 191 de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur l'exportation et l'importation de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter à la ministre de l'Environnement, dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de règlement ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l'article 333 de cette loi. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Gwen Goodier, directrice, Division de la réduction et de la gestion des déchets, Direction générale de l'intendance environnementale, ministère de l'Environnement, 351, boul. Saint-Joseph, Gatineau (Québec) K1A 0H3 (téléc. : 819-938-4553; courriel : ec.mt-tm.ec@canada.ca).

<sup>a</sup> L.C. 2004, ch. 15, art. 31

<sup>b</sup> L.C. 1999, ch. 33

Any person who provides information to the Minister of the Environment may submit with the information a request for confidentiality under section 313 of that Act.

Ottawa, March 24, 2016

Jurica Čapkun  
Assistant Clerk of the Privy Council

## Regulations Amending the Export and Import of Hazardous Waste and Hazardous Recyclable Material Regulations

### Amendments

**1 (1) The portion of subsection 1(1) of the *Export and Import of Hazardous Waste and Hazardous Recyclable Material Regulations*<sup>1</sup> before paragraph (a) is replaced by the following:**

#### Definition of *hazardous waste*

**1 (1)** For the purposes of Division 8 of Part 7 and Part 10 of the Act and these Regulations, *hazardous waste* means anything that is to be disposed of using one of the operations set out in Schedule 1 and that

**(2) Subsection 1(1) of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of paragraph (f), by adding “or” at the end of paragraph (e) and by repealing paragraph (g).**

**2 The Regulations are amended by adding the following after section 1:**

#### Waste considered hazardous for export

**1.1** Anything that is to be disposed of using one of the operations set out in Schedule 1, even if it is not *hazardous waste* within the meaning of subsection 1(1), is considered to be hazardous waste for the purposes of Division 8 of Part 7 and Part 10 of the Act and these Regulations if it is to be exported to a country of import or conveyed in transit through a country and

**(a)** it is defined as, or considered to be, hazardous under the legislation of the country of import or a country of transit;

**(b)** its importation is prohibited under the legislation of the country of import; or

Quiconque fournit des renseignements à la ministre peut en même temps présenter une demande de traitement confidentiel aux termes de l'article 313 de cette loi.

Ottawa, le 24 mars 2016

Le greffier adjoint du Conseil privé  
Jurica Čapkun

## Règlement modifiant le Règlement sur l'exportation et l'importation de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses

### Modifications

**1 (1) Le passage du paragraphe 1(1) du *Règlement sur l'exportation et l'importation de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses*<sup>1</sup> précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

#### Définition de *déchet dangereux*

**1 (1)** Pour l'application de la section 8 de la partie 7 et de la partie 10 de la Loi et celle du présent règlement, *déchet dangereux* s'entend de toute chose qui est destinée à être éliminée selon une opération prévue à l'annexe 1 et qui répond à l'une ou l'autre des conditions suivantes :

**(2) L'alinéa 1(1)g) du même règlement est abrogé.**

**2 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 1, de ce qui suit :**

#### Déchet considéré dangereux pour l'exportation

**1.1** Toute chose destinée, d'une part, à être exportée dans un pays d'importation ou à transiter dans un pays et, d'autre part, à être éliminée selon une opération prévue à l'annexe 1, même s'il ne s'agit pas d'un *déchet dangereux* au sens du paragraphe 1(1), est considérée comme un déchet dangereux pour l'application de la section 8 de la partie 7 et de la partie 10 de la Loi et celle du présent règlement si elle répond à l'une ou l'autre des conditions suivantes :

**a)** elle est définie ou considérée comme dangereuse selon la législation du pays d'importation ou de transit;

<sup>1</sup> SOR/2005-149

<sup>1</sup> DORS/2005-149

(c) it is one of the hazardous wastes referred to in Article 1, subparagraph 1(a) of the Convention or one of the other wastes referred to in Article 1, paragraph 2 of the Convention — as amended from time to time, to the extent that the amendments are binding on Canada — and the country of import is a party to the Convention.

**3 (1) The portion of subsection 2(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**Definition of *hazardous recyclable material***

**2 (1)** For the purposes of Division 8 of Part 7 and Part 10 of the Act and these Regulations, *hazardous recyclable material* means anything that is to be recycled using one of the operations set out in Schedule 2 and that

**(2) Subsection 2(1) of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of paragraph (f), by adding “or” at the end of paragraph (e) and by repealing paragraph (g).**

**(3) The portion of paragraph 2(2)(d) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:**

(d) exported to, imported from or conveyed in transit through a country that is subject to OECD Decision C(2001)107/Final and that

**(4) The portion of paragraph 2(2)(e) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:**

(e) exported to, imported from or conveyed in transit through a country that is subject to OECD Decision C(2001)107/Final and that

**(5) Subparagraph 2(2)(e)(iii) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

(iii) is to be recycled at an authorized facility in the country of import using one of the operations set out in Schedule 2.

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

**Recyclable material considered hazardous for export**

**2.1** Anything that is to be recycled using one of the operations set out in Schedule 2, even if it is not *hazardous*

b) son importation est interdite selon la législation du pays d'importation;

c) elle est l'un des déchets dangereux visés de l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article premier de la Convention ou l'un des autres déchets visés au paragraphe 2 de l'article premier de la Convention — avec ses modifications successives, dans la mesure où elles lient le Canada — et le pays d'importation est partie à la Convention.

**3 (1) Le passage du paragraphe 2(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**Définition de *matière recyclable dangereuse***

**2 (1)** Pour l'application de la section 8 de la partie 7 et de la partie 10 de la Loi et celle du présent règlement, *matière recyclable dangereuse* s'entend de toute chose qui est destinée à être recyclée selon une opération prévue à l'annexe 2 et qui répond à l'une ou l'autre des conditions suivantes :

**(2) L'alinéa 2(1)g) du même règlement est abrogé.**

**(3) Le passage de l'alinéa 2(2)d) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :**

d) celles qui sont exportées dans un pays assujéti à la décision C(2001)107/Final de l'OCDE, qui en sont importées ou qui y transitent, et qui, à la fois :

**(4) Le passage de l'alinéa 2(2)e) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :**

e) celles qui sont exportées dans un pays assujéti à la décision C(2001)107/Final de l'OCDE, qui en sont importées ou qui y transitent, et qui, à la fois :

**(5) Le sous-alinéa 2(2)e)(iii) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(iii) is to be recycled at an authorized facility in the country of import using one of the operations set out in Schedule 2.

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

**Matière recyclable considérée dangereuse pour l'exportation**

**2.1** Toute chose destinée, d'une part, à être exportée dans un pays d'importation ou à transiter dans un pays et

*recyclable material* within the meaning of subsection 2(1), is considered to be hazardous recyclable material for the purposes of Division 8 of Part 7 and Part 10 of the Act and these Regulations if it is to be exported to a country of import or conveyed in transit through a country and

- (a) it is defined as, or considered to be, hazardous under the legislation of the country of import or a country of transit;
- (b) its importation is prohibited under the legislation of the country of import; or
- (c) it is one of the hazardous wastes referred to in Article 1, subparagraph 1(a) of the Convention or one of the other wastes referred to in Article 1, paragraph 2 of the Convention — as amended from time to time, to the extent that the amendments are binding on Canada — and the country of import is a party to the Convention.

**5 (1) The definition *authorities of the country* in section 4 of the Regulations is repealed.**

**(2) Section 4 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

***competent authority*** means, in the case of a country that is a party to the Convention or is subject to OECD Decision C(2001)107/Final, the authority that is designated as the competent authority by that country under the Convention or under OECD Decision C(2001)107/Final, as the case may be, and, in the case of the United States, the United States Environmental Protection Agency. (*autorité compétente*)

**6 Subsection 7(4) of the Regulations is replaced by the following:**

**Language**

(4) In the case of an export or a transit, if English or French is not a language used by the competent authority of the country of import or transit, the notice must be submitted in English or French and in a language used by that competent authority.

**7 (1) Subparagraphs 8(j)(ii) and (iii) of the Regulations are replaced by the following:**

- (ii) the applicable code set out in Annex II and in List A of Annex VIII to the Convention, as amended from time to time, to the extent that the amendments are binding on Canada,
- (iii) for hazardous recyclable material that will be exported to, imported from or conveyed in transit through a country that is subject to OECD Decision C(2001)107/Final, the applicable code set out in Part II of Appendix 4 to that Decision,

d'autre part, à être recyclée selon une opération prévue à l'annexe 2, même s'il ne s'agit pas d'une *matière recyclable dangereuse* au sens du paragraphe 2(1), est considérée comme une matière recyclable dangereuse pour l'application de la section 8 de la partie 7 et de la partie 10 de la Loi et celle du présent règlement si elle répond à l'une ou l'autre des conditions suivantes :

- a) elle est définie ou considérée comme dangereuse selon la législation du pays d'importation ou de transit;
- b) son importation est interdite selon la législation du pays d'importation;
- c) elle est l'un des déchets dangereux visés à l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article premier de la Convention ou l'un des autres déchets visés au paragraphe 2 de l'article premier de la Convention — avec ses modifications successives, dans la mesure où elles lient le Canada — et le pays d'importation est partie à la Convention.

**5 (1) La définition de *autorités du pays*, à l'article 4 du même règlement, est abrogée.**

**(2) L'article 4 du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

***autorité compétente*** Dans le cas d'un pays partie à la Convention ou assujetti à la décision C(2001)107/Final de l'OCDE, l'autorité désignée à ce titre par ce pays sous le régime de la Convention ou de la décision C(2001)107/Final de l'OCDE, selon le cas, et, dans le cas des États-Unis, la United States Environmental Protection Agency. (*competent authority*)

**6 Le paragraphe 7(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**Langue**

(4) Dans le cas d'une exportation ou d'un transit, si le français ou l'anglais n'est pas une langue utilisée par l'autorité compétente du pays d'importation ou de transit, la notification est présentée en français ou en anglais et dans une langue utilisée par cette autorité compétente.

**7 (1) Les sous-alinéas 8j)(ii) et (iii) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- (ii) le code applicable figurant à l'annexe II et à la liste A de l'annexe VIII de la Convention, avec ses modifications successives, dans la mesure où elles lient le Canada,
- (iii) dans le cas d'une matière, si le pays d'importation, d'exportation ou de transit est assujetti à la décision C(2001)107/Final de l'OCDE, le code applicable figurant à la partie II de l'appendice 4 de la décision,

**(2) Subparagraph 8(n)(ii) of the Regulations is replaced by the following:**

(ii) in the case of hazardous waste or hazardous recyclable material that is exported or imported, if the hazardous waste cannot be disposed of, or the hazardous recyclable material cannot be recycled, in accordance with the export or import permit, the exporter or importer will implement the arrangements referred to in clause 9(p)(iii)(A) or (B) or (q)(iii)(A) or (B) or 16(o)(iii)(A) or (B) or (p)(iii)(A) or (B), as the case may be,

**8 (1) Subparagraph 9(a)(ii) of the Regulations is replaced by the following:**

(ii) the country of import is a party to the Convention or the Canada-USA Agreement or is subject to OECD Decision C(2001)107/Final and the import of the hazardous waste or hazardous recyclable material is not prohibited by that country, and

**(2) Subparagraph 9(e)(ii) of the Regulations is replaced by the following:**

(ii) buys and sells hazardous recyclable material for the purposes of recycling and exports it to a country that is subject to OECD Decision C(2001)107/Final;

**(3) Subparagraph 9(f)(v) of the Regulations is replaced by the following:**

(v) requires the foreign receiver to complete Part C of the movement document or, if the waste or material is not defined as, or considered to be, hazardous under the legislation of the country of import, authorizes the exporter to complete Part C on the foreign receiver's behalf, and

**(4) Clause 9(f)(vi)(D) of the Regulations is replaced by the following:**

(D) to take all practicable measures to assist the exporter to fulfil the exporter's obligations under clause (p)(iii)(A) or (B) or (q)(iii)(A) or (B);

**(5) Subparagraph 9(p)(i) of the Regulations is replaced by the following:**

(i) immediately notifies the Minister and the foreign receiver of the situation and the reason for it,

**(6) Subparagraph 9(p)(ii) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

(ii) if necessary, stores the hazardous waste or hazardous recyclable material in a facility that is authorized for that purpose by the authorities of the jurisdiction in which the facility is located,

**(2) Le sous-alinéa 8n)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(ii) dans le cas de déchets dangereux ou de matières recyclables dangereuses exportés ou importés, si les déchets ne peuvent être éliminés ou les matières ne peuvent être recyclées conformément au permis d'exportation ou d'importation, un engagement de l'exportateur ou de l'importateur à mettre en œuvre les mesures prévues aux divisions 9p)(iii)(A) ou (B) ou q)(iii)(A) ou (B) ou 16o)(iii)(A) ou (B) ou p)(iii)(A) ou (B), selon le cas,

**8 (1) Le sous-alinéa 9a)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(ii) le pays d'importation est partie à la Convention ou à l'accord Canada-États-Unis ou est assujéti à la décision C(2001)107/Final de l'OCDE et n'en interdit pas l'importation,

**(2) Le sous-alinéa 9e)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(ii) achète et vend, à des fins de recyclage, des matières et les exporte dans un pays qui est assujéti à la décision C(2001)107/Final de l'OCDE;

**(3) Le sous-alinéa 9f)(v) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(v) stipulant que le destinataire étranger doit remplir la partie C du document de mouvement ou, si les déchets ou les matières ne sont pas définis ou considérés comme dangereux selon la législation du pays d'importation, autorisant l'exportateur à remplir la partie C en son nom,

**(4) La division 9f)(vi)(D) du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

(D) prendre toutes les mesures possibles pour aider l'exportateur à remplir ses obligations aux termes des divisions p)(iii)(A) ou (B) ou q)(iii)(A) ou (B);

**(5) Le sous-alinéa 9p)(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(i) l'exportateur avise aussitôt le ministre et le destinataire étranger de la situation et en précise la raison,

**(6) Le sous-alinéa 9p)(ii) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(ii) if necessary, stores the hazardous waste or hazardous recyclable material in a facility that is authorized for that purpose by the authorities of the jurisdiction in which the facility is located,

**(7) Subparagraph 9(p)(iii) of the Regulations is replaced by the following:**

**(iii)** within 90 days after the day on which the Minister is notified or within any other period of time that is agreed to by the Minister and the competent authority of the country of import,

**(A)** makes all necessary arrangements to dispose of the hazardous waste or recycle the hazardous recyclable material in the country of import at an authorized facility other than the one named in the export permit and provides the Minister with the name and address of, and the name of a contact person for, that authorized facility, or

**(B)** in accordance with section 34, returns the hazardous waste or hazardous recyclable material to the facility in Canada from which it was exported, and

**(iv)** before shipping the hazardous waste or hazardous recyclable material to the authorized facility referred to in clause (iii)(A), receives confirmation from the Minister that the competent authority of the country of import has approved its disposal or recycling at that authorized facility; and

**(8) Section 9 of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (o) and by adding the following after paragraph (p):**

**(q)** in the event that the hazardous waste or hazardous recyclable material is exported in accordance with the export permit but is not accepted by the competent authority of the country of import or of a country of transit, the exporter

**(i)** immediately notifies the Minister and the foreign receiver of the situation and the reason for it,

**(ii)** if necessary, stores the hazardous waste or hazardous recyclable material in a facility that is identified for that purpose by that competent authority,

**(iii)** within 90 days after the day on which the Minister is notified or within any other period of time that is agreed to by the Minister and that competent authority,

**(A)** makes all necessary arrangements to dispose of the hazardous waste or recycle the hazardous recyclable material in the country that did not accept it at an authorized facility other than the one named in the export permit and provides the Minister with the name and address of, and the name of a contact person for, that authorized facility, or

**(B)** in accordance with section 34, returns the hazardous waste or hazardous recyclable material

**(7) Le sous-alinéa 9p)(iii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**(iii)** dans les quatre-vingt-dix jours suivant celui où le ministre est avisé ou dans tout autre délai convenu entre le ministre et l'autorité compétente du pays d'importation :

**(A)** soit il prend tous les arrangements nécessaires en vue de leur élimination ou recyclage dans une installation agréée, dans le pays d'importation, autre que celle indiquée dans le permis et communique au ministre les nom et adresse de cette installation agréée ainsi que le nom d'une personne-ressource de celle-ci,

**(B)** soit il les renvoie à l'installation au Canada d'où ils ont été exportés, conformément à l'article 34;

**(iv)** avant de les transporter à l'installation agréée visée à la division (iii)(A), il reçoit une confirmation du ministre indiquant que l'autorité compétente du pays d'importation a approuvé leur élimination ou recyclage à cette installation agréée;

**(8) L'article 9 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa p), de ce qui suit :**

**q)** si l'autorité compétente du pays d'importation ou d'un pays de transit n'accepte pas les déchets dangereux ou les matières recyclables dangereuses exportés conformément au permis d'exportation :

**(i)** l'exportateur avise aussitôt le ministre et le destinataire étranger de la situation et en précise la raison,

**(ii)** il les entrepose, au besoin, dans une installation désignée à ces fins par cette autorité compétente,

**(iii)** dans les quatre-vingt-dix jours suivant celui où le ministre est avisé ou dans tout autre délai convenu entre le ministre et cette autorité compétente :

**(A)** soit il prend tous les arrangements nécessaires en vue de leur élimination ou recyclage dans une installation agréée, dans le pays qui ne les a pas acceptés, autre que celle indiquée dans le permis et communique au ministre les nom et adresse de cette installation agréée ainsi que le nom d'une personne-ressource de celle-ci,

**(B)** soit il les renvoie à l'installation au Canada d'où ils ont été exportés, conformément à l'article 34,

**(iv)** avant de les transporter à l'installation agréée visée à la division (iii)(A), il reçoit une confirmation

to the facility in Canada from which it was exported, and

(iv) before shipping the hazardous waste or hazardous recyclable material to the authorized facility referred to in clause (iii)(A), receives confirmation from the Minister that the competent authority of the country that did not accept it has approved its disposal or recycling at that authorized facility.

**9 (1) Subparagraph 16(a)(ii) of the Regulations is replaced by the following:**

(ii) the country of export is a party to the Convention or the Canada-USA Agreement or is subject to OECD Decision C(2001)107/Final, and

**(2) Subparagraph 16(e)(v) of the Regulations is replaced by the following:**

(v) requires the foreign exporter to complete Part A of the movement document or, if the waste or material is not defined as, or considered to be, hazardous under the legislation of the country of export, authorizes the importer to complete Part A on the foreign exporter's behalf, and

**(3) Clause 16(e)(vi)(C) of the Regulations is replaced by the following:**

(C) to take all practicable measures to assist the importer to fulfil the importer's obligations under clause (o)(iii)(A) or (B) or (p)(iii)(A) or (B);

**(4) Subparagraph 16(o)(i) of the Regulations is replaced by the following:**

(i) immediately notifies the Minister and the foreign exporter of the situation and the reason for it,

**(5) Subparagraph 16(o)(ii) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

(ii) if necessary, stores the hazardous waste or hazardous recyclable material in a facility that is authorized for that purpose by the authorities of the jurisdiction in which the facility is located,

**(6) Subparagraphs 16(o)(iii) and (iv) of the Regulations are replaced by the following:**

(iii) within 90 days after the day on which the Minister is notified or within any other period of time that is agreed to by the Minister and the competent authority of the country of export,

(A) makes all necessary arrangements to dispose of the hazardous waste or recycle the hazardous

du ministre indiquant que l'autorité compétente du pays qui ne les a pas acceptés a approuvé leur élimination ou recyclage à cette installation agréée.

**9 (1) Le sous-alinéa 16a)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(ii) le pays d'exportation est partie à la Convention ou à l'accord Canada-États-Unis ou est assujéti à la décision C(2001)107/Final de l'OCDE,

**(2) Le sous-alinéa 16e)(v) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(v) stipulant que l'expéditeur étranger doit remplir la partie A du document de mouvement ou, si les déchets ou les matières ne sont pas définis ou considérés comme dangereux selon la législation du pays d'exportation, autorisant l'importateur à remplir la partie A en son nom,

**(3) La division 16e)(vi)(C) du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

(C) prendre toutes les mesures possibles pour aider l'importateur à remplir ses obligations aux termes des divisions o)(iii)(A) ou (B) ou p)(iii)(A) ou (B);

**(4) Le sous-alinéa 16o)(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(i) l'importateur avise aussitôt le ministre et l'expéditeur étranger de la situation et en précise la raison,

**(5) Le sous-alinéa 16o)(ii) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(ii) if necessary, stores the hazardous waste or hazardous recyclable material in a facility that is authorized for that purpose by the authorities of the jurisdiction in which the facility is located,

**(6) Les sous-alinéas 16o)(iii) et (iv) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(iii) dans les quatre-vingt-dix jours suivant celui où le ministre est avisé ou dans tout autre délai convenu entre le ministre et l'autorité compétente du pays d'exportation :

(A) soit il prend tous les arrangements nécessaires en vue de leur élimination ou recyclage au



recyclable material in Canada at an authorized facility other than the one named in the import permit and provides the Minister with the name and address of, and the name of a contact person for, that authorized facility, or

**(B)** in accordance with section 35, returns the hazardous waste or hazardous recyclable material to the facility from which it was imported, and

**(iv)** before shipping the hazardous waste or hazardous recyclable material to the authorized facility referred to in clause (iii)(A), receives confirmation from the Minister that the authorities of the jurisdiction in which the authorized facility is located have approved its disposal or recycling at that authorized facility; and

**(7) Section 16 of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (n) and by adding the following after paragraph (o):**

**(p)** in the event that the hazardous waste or hazardous recyclable material is imported in accordance with the import permit but the Minister notifies the importer that the Minister does not accept it, the importer

**(i)** immediately notifies the foreign exporter of the situation and the reason for it,

**(ii)** if necessary, stores the hazardous waste or hazardous recyclable material in a facility that is identified for that purpose by the Minister,

**(iii)** within 90 days after the day on which they receive the notification from the Minister or within any other period of time that is agreed to by the Minister and the competent authority of the country of export,

**(A)** makes all necessary arrangements to dispose of the hazardous waste or recycle the hazardous recyclable material in Canada at an authorized facility other than the one named in the import permit and provides the Minister with the name and address of, and the name of a contact person for, that authorized facility, or

**(B)** in accordance with section 35, returns the hazardous waste or hazardous recyclable material to the facility from which it was imported, and

**(iv)** before shipping the hazardous waste or hazardous recyclable material to the authorized facility referred to in clause (iii)(A), receives confirmation from the Minister that the authorities of the jurisdiction in which the authorized facility is located have approved its disposal or recycling at that authorized facility.

Canada, dans une installation agréée autre que celle indiquée dans le permis, et communique au ministre les nom et adresse de cette installation agréée ainsi que le nom d'une personne-ressource de celle-ci,

**(B)** soit il les renvoie à l'installation d'où ils ont été importés, conformément à l'article 35,

**(iv)** avant de les transporter à l'installation agréée visée à la division (iii)(A), il reçoit une confirmation du ministre indiquant que les autorités du territoire où est située cette installation agréée ont approuvé leur élimination ou recyclage à cette installation agréée;

**(7) L'article 16 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa o), de ce qui suit :**

**p)** lorsque les déchets dangereux ou les matières recyclables dangereuses sont importés conformément au permis d'importation, mais que le ministre avise l'importateur qu'il ne les accepte pas :

**(i)** l'importateur avise aussitôt l'expéditeur étranger de la situation et en précise la raison,

**(ii)** il les entrepose, au besoin, dans une installation désignée à ces fins par le ministre,

**(iii)** dans les quatre-vingt-dix jours suivant celui où il reçoit l'avis du ministre ou dans tout autre délai convenu entre le ministre et l'autorité compétente du pays d'exportation :

**(A)** soit il prend tous les arrangements nécessaires en vue de leur élimination ou recyclage au Canada dans une installation agréée, autre que celle indiquée dans le permis, et communique au ministre les nom et adresse de cette installation agréée ainsi que le nom d'une personne-ressource de celle-ci,

**(B)** soit il les renvoie à l'installation d'où ils ont été importés, conformément à l'article 35,

**(iv)** avant de les transporter à l'installation agréée visée à la division (iii)(A), il reçoit une confirmation du ministre indiquant que les autorités du territoire où est située cette installation agréée ont approuvé leur élimination ou recyclage à cette installation agréée.

**10 Subparagraph 38(1)(a)(ii) of the Regulations is replaced by the following:**

(ii) the applicable code set out in List A of Annex VIII to the Convention, as amended from time to time, to the extent that the amendments are binding on Canada,

**11 Schedule 1 to the Regulations is amended by replacing the references after the heading “SCHEDULE 1” with the following:**

(Subsection 1(1), sections 1.1 and 4, subparagraphs 8(j)(i) and (viii) and 9(f)(iv), paragraphs 9(n) and (o), subparagraph 16(e)(iv), paragraphs 16(m) and (n) and subparagraph 38(1)(a)(i))

**12 Schedule 2 to the Regulations is amended by replacing the references after the heading “SCHEDULE 2” with the following:**

(Subsection 2(1), subparagraph 2(2)(e)(iii), sections 2.1 and 4, subparagraphs 8(j)(i) and (viii) and 9(f)(iv), paragraphs 9(n) and (o), subparagraph 16(e)(iv) and paragraphs 16(m) and (n))

## Coming into Force

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

[14-1-o]

**10 Le sous-alinéa 38(1)a)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(ii) le code applicable figurant à la liste A de l'annexe VIII de la Convention, avec ses modifications successives, dans la mesure où elles lient le Canada,

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

(paragraphe 1(1), articles 1.1 et 4, sous-alinéas 8j)(i) et (viii) et 9f)(iv), alinéas 9n) et o), sous-alinéa 16e)(iv), alinéas 16m) et n) et sous-alinéa 38(1)a)(i))

**12 Les renvois qui suivent le titre « ANNEXE 2 », à l'annexe 2 du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :**

(paragraphe 2(1), sous-alinéa 2(2)e)(iii), articles 2.1 et 4, sous-alinéas 8j)(i) et (viii) et 9f)(iv), alinéas 9n) et o), sous-alinéa 16e)(iv) et alinéas 16m) et n))

## Entrée en vigueur

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

[14-1-o]

## Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations

Statutory authority

Canada Shipping Act, 2001

Sponsoring department

Department of Transport

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

### Issues

Increased water activities due to population growth and the technical evolution of vessels have resulted in an increase in conflicts between waterway users and, as a consequence, increased risk to sensitive ecosystems.

In British Columbia (B.C.), the B.C. Ministry of Environment and Wildsight, an environmental organization, have jointly requested a year-round restriction on the operation of power-driven vessels on the main channel of the upper Columbia River and its tributaries in order to increase protection of the marine environment and increase public safety (vessels with motors 15 kW [20 hp] or less would be exempt). The area affected by the proposed restriction is contained within a B.C. Wildlife Management Area (WMA), thus making it a protected area. However, the Province of B.C. cannot regulate navigation on the Columbia River or wetland areas within the WMA. Scientific literature indicates that the operation of motor vessels near and in wetlands can have a profoundly negative effect on individual organisms, vulnerable species, and ecological integrity.

The existing towing restriction on the main channel of the Columbia River has provided some protection for the area, but after further consultation with stakeholders, it was concluded that an additional restriction to limit engine size will meet the original intent of the applicants to protect this sensitive river and wetland complex, as well as provide additional safety benefits for all Canadians who use this waterway.

## Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments

Fondement législatif

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

Ministère responsable

Ministère des Transports

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

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

### Enjeux

L'augmentation des activités nautiques attribuable à la croissance de la population et à l'évolution technique des bâtiments a entraîné une hausse des conflits entre les usagers des voies navigables et, par conséquent, un accroissement des risques pour les écosystèmes fragiles.

En Colombie-Britannique, le Ministère de l'environnement (ministère de l'environnement) et l'organisme environnemental Wildsight ont présenté une demande conjointe visant à imposer une restriction à l'année de l'utilisation de bâtiments à propulsion mécanique dans le chenal principal du bassin supérieur du fleuve Columbia et ses tributaires afin de renforcer la protection du milieu marin et la sécurité publique (les bâtiments propulsés par des moteurs de 15 kW [20 chevaux-vapeur] ou moins seraient exemptés). Le secteur touché par la restriction proposée se trouve dans une aire de gestion de la faune de la Colombie-Britannique, c'est-à-dire dans une aire protégée. Toutefois, la province de la Colombie-Britannique ne peut pas réglementer la navigation sur le fleuve Columbia ni les milieux humides situés dans l'aire de gestion de la faune. Les ouvrages scientifiques indiquent que l'utilisation de bâtiments motorisés dans les milieux humides ou à proximité de ceux-ci peut avoir des effets extrêmement néfastes sur les organismes, les espèces vulnérables et l'intégrité écologique.

La restriction existante de tirer une personne dans le chenal principal du fleuve Columbia assure une certaine protection de ce secteur, mais à la suite de consultations approfondies auprès d'intervenants, on a constaté que l'imposition d'une restriction additionnelle visant à limiter la puissance du moteur permettrait de respecter l'intention que les requérants avaient au départ, soit celle de protéger ce fleuve fragile et le réseau de milieux humides, et fournirait des avantages supplémentaires en matière de sécurité pour tous les Canadiens qui utilisent cette voie navigable.

## Background

The *Vessel Operation Restriction Regulations* (VORRs) made pursuant to the *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001) provide for the establishment of restrictions to boating activities and navigation on Canadian waters. Increased water activities due to population growth and the technical evolution of vessels have resulted in more people using waterways, and leading to an increased safety risk to users. Each year, Transport Canada (TC) receives a number of applications from local authorities to impose or amend restrictions on navigation in order to enhance the safety of navigation or to protect the environment and the public interest.

The 2 044 km-long Columbia River is the largest river, by volume, flowing into the Pacific Ocean in the western hemisphere and the second largest river, by volume, in North America (after the Mississippi River). In order to protect the environment and wildlife in the Columbia Wetlands WMA, the B.C. Ministry of Environment made an order under the B.C. *Wildlife Act* restricting all motorized conveyances in the area to a maximum of 7.5 kW. This order was subsequently challenged in court and the Appeals Court of B.C. struck down the provincial order as it applied to vessels operating in navigable waters. Local stakeholders, environmental organizations, local and provincial levels of governments, Members of the Legislative Assembly, and federal Members of Parliament have been consistent in urging the federal government to enact regulations to restrict navigation in the Columbia Wetlands complex.

The *Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations*, prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on June 28, 2008 (*Canada Gazette*, Vol. 142, No. 26), received comments during the 60-day comment period. The seasonal prohibition on the main channel of the Columbia River was identified as problematic. The Minister of Transport decided to proceed with the non-controversial parts of the Regulations — which were published in the *Canada Gazette*, Part II, on August 19, 2009 (*Canada Gazette*, Vol. 143, No. 17, SOR/2009-213, July 30, 2009) — and to engage in additional consultations on the proposed restriction for power-driven vessels on the main channel of the river. The non-controversial elements included two restrictions which were enacted under the VORRs, specifically a prohibition on the operation of power-driven vessels and vessels driven by electrical propulsion in the wetlands of the Columbia River (Part 2 of Schedule 2 [item 100]), and a prohibition on towing persons on water skis, surfboards, or other similar equipment

## Contexte

Le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, pris en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC de 2001), prévoit l'établissement de restrictions à la navigation dans les eaux canadiennes. L'augmentation des activités nautiques attribuable à la croissance de la population et à l'évolution technique des bâtiments a fait en sorte qu'un plus grand nombre de gens utilisent les voies navigables et, par conséquent, que les risques pour la sécurité des usagers sont plus élevés. Chaque année, Transports Canada (TC) reçoit une série de demandes de la part d'administrations locales visant à imposer ou à modifier des restrictions à la navigation afin de renforcer la sécurité nautique ou de protéger l'environnement et l'intérêt public.

Le fleuve Columbia, d'une longueur de 2 044 km, est, du point de vue du volume, le fleuve le plus important de l'hémisphère occidentale s'écoulant dans l'océan Pacifique, ainsi que le deuxième plus grand fleuve de l'Amérique du Nord (après le fleuve Mississippi). Afin de protéger l'environnement et la faune dans l'aire de gestion de la faune des milieux humides du fleuve Columbia, le Ministry of Environment (ministère de l'environnement) de la Colombie-Britannique a rendu, en vertu de la *Wildlife Act* de la Colombie-Britannique, une ordonnance limitant à 7,5 kW la puissance de tous les véhicules motorisés présents dans ce secteur. Cette ordonnance a par la suite été contestée en cour, et le tribunal d'appel de la Colombie-Britannique l'a invalidée parce qu'elle s'appliquait à des bâtiments circulant dans des eaux navigables. Les intervenants locaux, les organismes environnementaux, les administrations locales, le gouvernement provincial, les députés de l'Assemblée législative et les députés fédéraux ont fait preuve de cohérence en insistant pour que le gouvernement fédéral édicte le règlement visant à restreindre la navigation dans le réseau des milieux humides du fleuve Columbia.

En ce qui concerne le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, il a fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 28 juin 2008 (*Gazette du Canada*, vol. 142, n° 26), et des observations ont été soumises pendant la période de commentaires de 60 jours. L'interdiction saisonnière dans le chenal principal du fleuve Columbia a été définie comme posant problème. Le ministre des Transports a décidé d'adopter les parties du Règlement ne soulevant aucune controverse — elles ont été publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 19 août 2009 (*Gazette du Canada*, vol. 143, n° 17, DORS/2009-213, le 30 juillet 2009) — et de tenir des consultations additionnelles sur la restriction proposée pour les bâtiments à propulsion mécanique dans le chenal principal du fleuve. Les éléments ne soulevant aucune controverse comprenaient deux restrictions, qui sont entrées en vigueur en vertu du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* : l'interdiction d'utiliser des bâtiments à

in the main channel of the Columbia River, at any time (Part 2 of Schedule 7 [item 10]).

### Objectives

Transport Canada Marine Safety and Security (TCMSS) and Environment Canada (EC) Wildlife Services are working together to establish a simple, effective and enforceable regulatory regime through the VORRs for the main channel of the Columbia River and its tributaries located in southeastern B.C.

The objectives of the proposed amendments are twofold:

- To enhance the safety of navigation, both commercial and recreational, by restricting or prohibiting the type of vessel and speed of the vessel, thus resolving the conflicts between waterway users that give rise to safety risks. This is expected to have a positive impact on public safety.
- To minimize threats to the ecosystem of the Columbia River (Columbia Wetlands complex) in southeastern B.C. caused by the operation of power-driven vessels. Scientific literature clearly indicates that the operation of motor vessels near and in wetlands can have profoundly negative effects on individual organisms, vulnerable species, and ecological integrity.

These objectives will assist in promoting a viable and effective use of Canadian waters; promote safety for both recreational boaters and commercial operators; and help protect the environmental sensitivity of the main channel, wetlands and tributaries of the Columbia River.

### Description

The proposed *Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations* (Columbia River) would implement a year-round restriction on the operation of power-driven vessels on the main channel of the upper Columbia River and its tributaries (between 1.6 km northwest of Fairmont Hot Springs and Donald Station) in B.C. Vessels with motors 15 kW (20 hp) or less would be exempt from this proposed restriction.

propulsion mécanique ou à propulsion électrique dans les milieux humides du fleuve Columbia (partie 2 de l'annexe 2 [article 100]) et l'interdiction de tirer une personne sur des skis nautiques, une planche de surf ou autre équipement semblable dans le chenal principal du fleuve Columbia, et ce, en tout temps (partie 2 de l'annexe 7 [article 10]).

### Objectifs

Sécurité et sûreté maritimes (SSM) de TC et le Service canadien de la faune d'Environnement Canada (EC) travaillent ensemble pour établir, dans le cadre du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, un régime de réglementation simple et efficace pouvant être mis en œuvre pour le chenal principal du fleuve Columbia et ses tributaires situés dans le sud-est de la Colombie-Britannique.

Les objectifs des modifications proposées sont doubles :

- Renforcer la sécurité nautique, tant pour la navigation commerciale que pour la navigation de plaisance, en imposant des limites ou des interdictions sur le type et la vitesse des bâtiments, réglant ainsi les conflits entre les usagers des voies navigables qui font augmenter les risques pour la sécurité. On s'attend à ce que ces mesures aient un effet positif sur la sécurité publique.
- Atténuer les menaces qui pèsent sur l'écosystème du fleuve Columbia (réseau des milieux humides du fleuve Columbia) dans le sud-est de la Colombie-Britannique qui résultent de l'utilisation de bâtiments à propulsion mécanique. Selon les ouvrages scientifiques, il ne fait aucun doute que l'utilisation de bâtiments motorisés dans les milieux humides ou près de ceux-ci peut avoir des effets extrêmement néfastes sur les organismes, les espèces vulnérables et l'intégrité écologique.

Ces objectifs permettront d'encourager l'usage viable et efficace des eaux canadiennes, favoriseront la sécurité des plaisanciers et des exploitants commerciaux et aideront à protéger la fragilité écologique du chenal principal, des milieux humides et des affluents du fleuve Columbia.

### Description

Le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* (fleuve Columbia) mettrait en œuvre une restriction à l'année de l'utilisation de bâtiments à propulsion mécanique dans le chenal principal du bassin supérieur du fleuve Columbia et ses tributaires (à environ 1,6 km au nord-ouest de Fairmont Hot Springs et de Donald Station), en Colombie-Britannique. Les bâtiments propulsés par des moteurs de 15 kW (20 chevaux-vapeur) ou moins seraient exemptés de la restriction proposée.

### “One-for-One” Rule

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

### Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as there are negligible costs to small businesses.

### Consultation

Consultations regarding the new restriction set out in the proposed amendments to the Regulations were conducted by a broad-based stewardship partnership and the co-applicants, Wildsight and the B.C. Ministry of Environment.

Under the provisions of a Memorandum of Understanding between the federal government and the provinces, applicants for restrictions (generally municipalities) are responsible to ensure that full consultation with local stakeholders has taken place for each proposed restriction, in accordance with the standards set out in the *Local Authorities’ Guide*. The Guide identifies a list of stakeholders to be consulted, including, but not limited to, the following groups:

- cottagers;
- pleasure craft users;
- cottage associations;
- pleasure craft rental agencies;
- marine safety organization;
- First Nations, Inuits and Métis communities;
- marine industry representatives; and
- pleasure craft organizations.

The public consultation process may include advertisement in local newspapers, posting of signs at the site indicating the proposed restrictions being considered, and leaflet distribution in the areas concerned during the summer period when stakeholders are in the area. This is often followed by a “town hall” type meeting and, in certain circumstances, direct written correspondence to specific stakeholders. These processes ensure that persons affected by the proposed amendments to the Regulations are directly consulted by local authorities and that they have the opportunity to provide comments and request changes.

### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à cette proposition, puisque les frais administratifs des entreprises demeureront les mêmes.

### Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à cette proposition, puisque les coûts pour les petites entreprises sont négligeables.

### Consultation

Les consultations sur la nouvelle restriction décrite dans les modifications proposées au Règlement ont été effectuées par un vaste partenariat de gérance de l’environnement et les deux requérants, c’est-à-dire l’organisme Wildsight et le Ministry of Environment (ministère de l’environnement) de la Colombie-Britannique.

Aux termes des dispositions d’un protocole d’entente entre le gouvernement fédéral et les provinces, les requérants de restriction (habituellement des municipalités) ont la responsabilité de s’assurer que des consultations complètes ont été effectuées auprès des intervenants locaux pour chaque restriction proposée, conformément aux normes établies dans le *Guide des administrations locales*. Le Guide dresse la liste des intervenants qui doivent être consultés, notamment les groupes suivants :

- les propriétaires de chalet;
- les plaisanciers;
- les associations de propriétaires de chalet;
- les entreprises de location d’embarcations de plaisance;
- l’organisme chargé de la sécurité maritime;
- les Inuits, les Métis et les Premières Nations;
- les représentants de l’industrie maritime;
- les clubs d’embarcations de plaisance.

Le processus de consultation publique peut comprendre des annonces dans les journaux locaux, l’affichage de pancartes sur le site indiquant les restrictions proposées envisagées et la distribution de dépliants dans le secteur touché pendant la période estivale lorsque les intervenants sont dans la région. Le tout est généralement suivi d’une réunion de type « assemblée générale » et, dans certains cas, de lettres directes à des intervenants précis. Ces démarches permettent de veiller à ce que les personnes touchées par les modifications proposées au Règlement soient directement consultées par les administrations locales et qu’elles aient l’occasion de fournir des commentaires et de suggérer des changements.

The Columbia Wetlands Stewardship Partnership (CWSP) is a management group with a membership consisting of over 35 stakeholder groups, including all federal and provincial agencies concerned with the Columbia Wetlands complex, all local non-governmental organizations with an interest in the river and wetlands and representatives (councillors, mayors, regional district representatives and business operators) from each of the communities along the wetlands. With the sponsorship of the B.C. Ministry of Environment, the CWSP has become one of the main forums for stakeholder consultation. Through this consultation forum, all local governments have now demonstrated their support for the proposed amendments to the Regulations.

Consultations conducted by Wildsight (the co-applicant) included newspaper articles, town hall meetings, interviews with industry organizations, and broad-based mailings. Since 1997, Wildsight has published over 80 articles in local newspapers. Wildsight posted signs near boat launches and erected information kiosks to educate users to the sensitivity of the area and to inform users of the proposed restriction.

Between 2005 and 2007, the co-applicants consulted over 45 different stakeholder groups through town hall meetings and meetings with stakeholder groups and individuals. The general consensus was that a problem existed and that action needed to be taken to mitigate the environmental risks and impacts on the Columbia River Wetlands complex by the wake, noise and pollution created by vessel operation in the area. It was also agreed that safety risks were increasing due to demographic changes in the Columbia Valley. Since 2009, community meetings on the issues have continued as well as ongoing meetings of the CWSP, which occur at regular intervals three times per year. Consultations are also ongoing between EC and TCMSS Headquarters, as well as with the TC regional office in the Pacific region, through the Pacific Recreation Boating Advisory Council (RBAC) who also represent the interest of business operators, and stakeholders.

Consultations on the proposed amendments have been generally met without controversy or opposition with the exception of one group. The Columbia Valley Protection Society (CVPS) has expressed their opposition to any restriction on the main channel of the Columbia River and has contacted the Minister of Transport through a number of letters and emails. The CVPS continues to oppose any potential restriction on the main channel of the

Le Columbia Wetlands Stewardship Partnership (CWSP) est un groupe de gestion composé de plus de 35 groupes d'intervenants, y compris tous les organismes fédéraux et provinciaux qui s'intéressent au réseau des milieux humides du fleuve Columbia, tous les organismes non gouvernementaux locaux qui s'intéressent au fleuve et aux milieux humides, ainsi que des représentants (conseillers, maires, représentants des districts régionaux et exploitants d'entreprises) de chacune des collectivités situées en bordure des milieux humides. Grâce au partenariat établi avec le Ministry of Environment (ministère de l'environnement) de la Colombie-Britannique, le CWSP est devenu l'une des principales tribunes de consultation des intervenants. Grâce à celle-ci, toutes les administrations locales ont désormais exprimé leur appui aux modifications proposées au Règlement.

Les consultations réalisées par l'organisme Wildsight (l'un des requérants) comprenaient des articles dans les journaux, des assemblées générales, des entrevues avec des organismes de l'industrie et des envois postaux à grande échelle. Depuis 1997, Wildsight a publié plus de 80 articles dans les journaux locaux. Il a affiché des pancartes d'information près des rampes de mise à l'eau et installé des comptoirs d'information pour sensibiliser les usagers à la vulnérabilité du secteur et les mettre au courant de la restriction proposée.

De 2005 à 2007, les deux requérants ont consulté plus de 45 groupes d'intervenants différents dans le cadre d'assemblées générales et de réunions avec ces groupes et des particuliers. De façon générale, les participants s'entendaient sur le fait qu'il y avait un problème et qu'il fallait prendre des mesures pour atténuer les risques environnementaux et les répercussions du sillage, du bruit et de la pollution causés par l'utilisation de bâtiments sur le réseau des milieux humides du fleuve Columbia. Les participants ont aussi convenu que les risques pour la sécurité allaient en augmentant compte tenu des changements démographiques observés dans la Columbia Valley. Depuis 2009, on tient des réunions communautaires sur ces questions, et le CWSP continue d'organiser des rencontres permanentes à intervalle régulier (trois fois par année). Des consultations permanentes ont aussi lieu entre les administrations centrales d'EC et de SSM et auprès du bureau régional de TC dans la région du Pacifique par l'entremise du Conseil consultatif sur la navigation de plaisance (CCNP) de la région du Pacifique, qui représentent aussi les intérêts des exploitants d'entreprises et des intervenants.

De façon générale, les consultations sur les modifications proposées se sont déroulées sans soulever de controverse ni susciter d'opposition, sauf pour un groupe. La Columbia Valley Protection Society (CVPS) a exprimé son opposition à toute restriction dans le chenal principal du fleuve Columbia et a communiqué avec le ministre des Transports au moyen d'une série de lettres et de courriels. La CVPS continue de s'opposer à toute restriction éventuelle

Columbia River. The CVPS opposed the scientific evidence and countered with their own literature review prepared by Iris Environmental Systems Inc. A small portion of the opposition group would be affected by the proposed amendments. Public consultations in 2008 supported a strong regulation, ranging from 72 to 81% in favour. Further polling in July 2009 sponsored by the East Kootenay Conservation Program, of which both EC and the B.C. Ministry of Environment are members, reaffirmed that residents of East Kootenay are strongly in favour of environmental protection activities.

First Nations, local governments, and recreational user groups continue to support this initiative as evidenced through ongoing community meetings following the original proposed amendment and subsequent discussions at regular CWSP meetings which occur three times per year, with the most recent meeting held June 24, 2013. A number of residents in the area have indicated that an absolute prohibition of power-driven vessels in the spring and early summer would unreasonably interfere with their access to the river. Typically these users operate low-powered motors up to 15 kW (20 hp).

On the advice of the CWSP in May 2009, the applicants decided to modify their proposal for the main channel of the Columbia River from a seasonal prohibition to a 15 kW (20 hp) limit. This was believed to provide local users with a reasonable compromise, without negatively impacting the environmental goals of the regulatory proposal. Environment Canada agreed.

Consultations were held on July 28 and 29, 2009, by Wildsight and the B.C. Ministry of Environment, with support from regional TC and EC staff in Golden, Briscoe and Invermere. The results of the consultations are approximately split between those in favour and those against. This round of consultations indicated that 59% of those polled were in favour of a restriction, which was attributed to stakeholders being satisfied with the recently agreed upon wetland restriction prohibiting power-driven vessels and the towing restriction on the main channel of the Columbia River.

Local levels of government, First Nations and a number of national and international non-governmental organizations are still supportive. In April 2012, TC received a letter from the Regional District of East Kootenay (RDEK) that their Board had passed Resolution 42987 in support of a year-round prohibition on vessels over 15 kW (20 hp)

dans le chenal principal du fleuve Columbia. La CVPS s'est opposée aux preuves scientifiques et les a réfutées avec sa propre analyse documentaire préparée par Iris Environmental Systems Inc. Une petite partie du groupe d'opposition serait touchée par les modifications proposées. Les séances de consultation publique tenues en 2008 se sont traduites par un appui favorable de l'ordre de 72 à 81 % à l'égard d'une réglementation stricte. En juin 2009, un autre sondage parrainé par l'East Kootenay Conservation Program, qui compte EC et le Ministry of Environment (ministère de l'environnement) de la Colombie-Britannique comme membres, a confirmé de nouveau que les résidents de Kootenay-Est appuyaient fortement les activités de protection de l'environnement.

Les Premières Nations, les administrations locales et les groupes de plaisanciers continuent d'appuyer ce projet, comme le démontrent les réunions communautaires permanentes qui ont eu lieu à la suite des premières modifications proposées, et les discussions subséquentes tenues pendant les réunions ordinaires du CWSP qui ont lieu trois fois par année et dont la dernière a été tenue le 24 juin 2013. Un certain nombre de résidents du secteur ont indiqué qu'une interdiction totale de l'utilisation de bâtiments à propulsion mécanique au printemps et au début de l'été constituerait une entrave déraisonnable à leur accès au fleuve. De façon générale, ces usagers utilisent des moteurs de faible puissance (au plus 15 kW [20 chevaux-vapeur]).

En mai 2009, sur l'avis du CWSP, les requérants ont décidé de modifier leur proposition concernant le chenal principal du fleuve Columbia pour que l'interdiction saisonnière devienne une limite de 15 kW (20 chevaux-vapeur). Cette solution, croyait-on, serait un compromis raisonnable pour les usagers locaux et n'aurait pas de répercussions néfastes sur les objectifs environnementaux du projet de règlement. Environnement Canada était d'accord.

L'organisme Wildsight et le Ministry of Environment (ministère de l'environnement) de la Colombie-Britannique ont tenu des séances de consultation les 28 et 29 juin 2009 avec l'appui du personnel régional de TC et d'EC à Golden, à Briscoe et à Invermere. Les résultats de ces consultations sont répartis presque équitablement entre les gens appuyant la proposition et ceux s'y opposant. La série de consultations a permis de déterminer que 59 % des personnes sondées appuyaient la restriction, ce résultat étant attribuable au fait que les intervenants étaient satisfaits de l'interdiction récemment approuvée interdisant les bâtiments à propulsion mécanique dans les milieux humides ainsi que la restriction de tirer des personnes dans le chenal principal du fleuve Columbia.

Les administrations locales, les Premières Nations et un certain nombre d'organismes non gouvernementaux nationaux et internationaux appuient toujours la proposition. En avril 2012, TC a reçu une lettre du Regional District of East Kootenay (district régional de Kootenay-Est [DRKE]) indiquant que le conseil du district avait adopté



on the main channel of the Columbia River. There is strong support from the Aboriginal community and an existing exception was made for trappers holding a provincial licence who require access to the wetlands year round and to the main channel. These persons operate small boats with small motors and are fully aware of wild-life issues in the area. Currently, an exception exists for persons engaged in subsistence hunting and trapping. Further background information on Aboriginal consultations can be found in Vol. 143, No. 17 of the *Canada Gazette*, Part II, dated August 19, 2009.

In addition, EC, the B.C. Ministry of Environment and Wildsight remain committed to the importance of the proposed restriction and are further supported by local communities, enforcement agencies and local governments.

The problem area has been assessed and the type of restriction matched to the circumstances of the case. Liaison and consultations are ongoing between EC, TCMSS, as well as the TC Regional Office (Boating Safety) in the Pacific region, the Pacific RBAC and stakeholders. The CWSP continues to keep the proposed amendments at the forefront of discussions at their regular meetings.

### **Rationale**

The new vessel restriction being introduced in the proposed amendments to the Regulations will result in minimal costs to industry, recreational users, and governments. Government costs are related to the enforcement and implementation of the restrictions, including the posting of signage. Once the local authority has erected information signage, no additional resources are required except for the maintenance of signs and enforcement measures.

The intent of this restriction is to enhance the safety of navigation, both commercial and recreational, by prohibiting vessels propelled by a motor with an engine power greater than 15 kW (20 hp) from using the main channel of the Columbia River and its tributaries, thus reducing the conflicts between waterway users that cause unnecessary safety risks. This is expected to have a positive impact on public safety. The restriction will also minimize threats to the ecosystem of the main channel and tributaries of the Columbia River in southeastern B.C., caused by the operation of power-driven vessels. In addition, it will also help protect the unique Columbia Wetlands complex, which is considered of international importance.

la résolution 42987 appuyant l'interdiction à l'année d'utiliser des bâtiments de plus de 15 kW (20 chevaux-vapeur) dans le chenal principal du fleuve Columbia. La communauté autochtone appuie fortement cette proposition, qui comprend une exemption existante pour les trappeurs titulaires d'un permis provincial qui doivent avoir accès aux milieux humides à l'année et au chenal principal. Ces personnes utilisent de petites embarcations dotées de moteurs peu puissants et sont tout à fait conscientes des enjeux relatifs à la faune dans ce secteur. À l'heure actuelle, le Règlement prévoit une exemption pour les personnes s'adonnant à la chasse et à la trappe de subsistance. Pour obtenir le contexte détaillé des consultations auprès des Autochtones, consulter la Partie II de la *Gazette du Canada*, vol. 143, n° 17, datée du 19 août 2009.

De plus, EC, le Ministry of Environment (ministère de l'environnement) de la Colombie-Britannique et l'organisme Wildsight continuent de croire à l'importance de la restriction proposée et ont l'appui des collectivités locales, des organismes d'application de la loi et des administrations locales.

Le secteur posant problème a fait l'objet d'une évaluation, et le type de restriction a été adapté aux circonstances. Une liaison et des consultations permanentes sont assurées entre EC, SSM, le bureau régional de TC (Sécurité nautique) dans la région du Pacifique, le CCNP du Pacifique et les intervenants. Le CWSP conserve les modifications proposées au premier plan des discussions pendant les rencontres ordinaires.

### **Justification**

La nouvelle restriction à l'égard des bâtiments figurant dans les modifications proposées au Règlement n'entraînera que des coûts minimes pour l'industrie, les plaisanciers et les gouvernements. Les coûts pour les gouvernements sont liés à l'application de la loi et à la mise en œuvre des restrictions, y compris à la pose de pancartes. Lorsque les administrations locales auront installé les pancartes d'information, elles n'auront besoin d'aucune ressource supplémentaire, sauf pour l'entretien des pancartes et le respect des mesures d'application de la loi.

Cette restriction a pour objectif de renforcer la sécurité nautique, tant dans le cas de la navigation de plaisance que de la navigation commerciale, en interdisant aux bâtiments propulsés par un moteur dont la puissance motrice est supérieure à 15 kW (20 chevaux-vapeur) de circuler dans le chenal principal du fleuve Columbia et ses tributaires. Elle réduit ainsi les conflits entre les usagers de la voie navigable qui entraînent des risques superflus pour la sécurité. On s'attend à ce que cette restriction ait un effet positif sur la sécurité publique. La restriction diminuera aussi les menaces pour l'écosystème du chenal principal et des tributaires du fleuve Columbia dans le sud-est de la Colombie-Britannique causées par l'utilisation de

Failure to regulate boating on the main channel and tributaries of the Columbia River will likely result in the degradation of habitat, will likely have an impact on communities of nesting waterfowl and other impacts on wetlands species, and will possibly result in the degradation of levees that contribute to the integrity and protection of the Columbia Wetland complex's environment. This information was identified in the Conservation Rationale prepared by the Canadian Wildlife Service / EC in July 2007, and is available upon request. The proposed amendments will also protect the shorelines of the main channel from erosion and provide a safer environment for Canadians. The engine limit (15 kW or 20 hp restriction) will reduce the severity of interactions between power-driven vessels, non-power driven vessels and other users of the waterway, and will provide more time for vessel operators to avoid incidents. Failure to regulate could result in continued boating behaviour that, in the context of the identified section of the Columbia River, has been deemed both unsafe and harmful to the environment.

Protecting the shoreline by reducing erosion (a collateral benefit of reduced engine power limits) may also contribute to the protection of the riparian environment.

The Columbia Wetlands complex is one of only three wetlands in B.C. to be listed as a Wetland of International Importance under the Ramsar Convention, to which Canada is a party. By ratifying the Ramsar Convention, Canada has agreed to formulate and implement plans for the conservation of the listed wetlands. The *Federal Policy on Wetland Conservation*, which is in part a response to Canada's ratification of the Ramsar Convention, clearly commits federal departments to a precautionary approach when considering actions that could affect Canada's remaining wetlands. The stated objective of the *Federal Policy on Wetland Conservation* is to "promote the conservation of Canada's wetlands, and to sustain their ecological and socio-economic functions, now and in the future".

The Columbia Wetlands complex is a vital habitat for migratory waterfowl travelling the Rocky Mountain leg of the Pacific Flyway, for nesting waterfowl and for water birds. Also found in the Columbia Wetlands complex are a number of species listed as species of special concern under the *Species at Risk Act*, including the Lewis's Woodpecker, the Long-billed Curlew, the Peregrine Falcon, the

bâtiments à propulsion mécanique. De plus, la restriction permettra de protéger le réseau unique de milieux humides du fleuve Columbia, considéré comme étant d'importance internationale.

La non-réglementation de la navigation dans le chenal principal et les tributaires du fleuve Columbia risque d'entraîner la dégradation des habitats et d'avoir des répercussions sur les communautés de sauvagines en nidification et d'autres répercussions sur les espèces vivant dans les milieux humides, voire la dégradation des digues contribuant à l'intégrité et à la protection de l'environnement du réseau des milieux humides du fleuve Columbia. Ces renseignements ont été recueillis dans le cadre de la justification raisonnée préparée par le Service canadien de la faune et EC en juillet 2007, et il est possible de les consulter sur demande. Les modifications proposées protégeront aussi les rives du chenal principal contre l'érosion et assureront un environnement sécuritaire aux Canadiens. La limite relative aux moteurs (restriction de 15 kW ou de 20 chevaux-vapeur) diminuera la gravité des interactions entre les bâtiments à propulsion mécanique, les bâtiments sans propulsion et les autres usagers de la voie navigable et donnera plus de temps aux utilisateurs de bâtiments d'éviter les incidents. Si la situation n'est pas réglementée, les usagers risquent de continuer d'avoir un comportement en matière de navigation qui, dans le secteur désigné du fleuve Columbia, a été défini comme étant non sécuritaire et néfaste pour l'environnement.

La protection des rives grâce à la diminution de l'érosion (un avantage accessoire de la réduction de la puissance maximale des moteurs) peut aussi contribuer à protéger l'habitat riverain.

Le complexe humide du fleuve Columbia est l'un des trois seuls milieux humides de la Colombie-Britannique à figurer sur la Liste des zones humides d'importance internationale en vertu de la Convention de Ramsar, à laquelle le Canada est partie. En ratifiant la Convention de Ramsar, le Canada a accepté de formuler et de mettre en œuvre des plans pour la conservation des milieux humides inscrits sur la Liste. La *Politique fédérale sur la conservation des terres humides*, l'une des mesures prises par le Canada à la suite de sa ratification de la Convention de Ramsar, engage clairement les ministères fédéraux à adopter une approche prudente lorsqu'ils étudient les projets susceptibles d'avoir des répercussions sur les milieux humides du Canada. L'objectif énoncé de cette politique est de « favoriser la conservation des terres humides du Canada en vue du maintien de leurs fonctions écologiques et socio-économiques, pour le présent et l'avenir ».

Le réseau des milieux humides du fleuve Columbia constitue un habitat vital pour les sauvagines migratrices qui empruntent le chemin des Rocheuses sur la voie migratoire du Pacifique ainsi que pour les sauvagines en nidification et les oiseaux aquatiques. On trouve aussi dans le réseau des milieux humides du fleuve Columbia un certain nombre d'espèces inscrites à la rubrique des espèces

Short-eared Owl, and the Painted Turtle. In addition, two endangered species, the Northern Leopard Frog and the White Sturgeon, are apparently extirpated from the upper Columbia River.

With a colony of more than 300 pairs, the Columbia Wetlands complex is home to the second largest concentration of Great Blue Herons in western Canada, and accounts for nearly 50% of all known, active heron nests in the Kootenay region of B.C. This subspecies has been identified by the B.C. Conservation Data Centre as “Blue” listed (meaning it is deemed to be at risk provincially) and is considered to be a conservation concern, particularly because these populations have very low reproductive success. Herons have been found to be sensitive to boating activities, and even low rates of nest abandonment in response to approaching boats could have detrimental effects on the overall breeding success of Great Blue Herons in the east Kootenay region.

More than 15 000 waterfowl have been counted in a single day in autumn and more than 1 000 Tundra Swans have been counted in the spring. Other birds sharing the wetlands include rare Trumpeter Swans, loons, grebes, gulls, terns, rails, bitterns, hawks, Bald Eagles, Ospreys and over 100 species of song birds. Elk, White-Tailed Deer, and Moose also depend on these wetlands for winter survival.

Due to its proximity to a major metropolitan centre, the area is under intense developmental pressure. The Columbia River and its associated wetlands, tributaries, and lakes are approximately a three-hour drive from Calgary, a city of more than one million people. In 2004, over 450 people per day were engaged in river rafting activities on the Kicking Horse River, adjacent to the Columbia River, near Golden, B.C., representing a significant increase over the previous few years.

A 2005 survey found that 47.9% of recreational users of Windermere Lake resided in Calgary and only 33.0% were from Invermere. Population statistics for the three incorporated municipalities in the area, Golden, Invermere and Radium Hot Springs, indicate 5%, 9% and 30% population growth, respectively, between 2000 and 2005. Although the overall numbers are modest, there is a steady upward trend in population growth, mainly due to recreational opportunities.

préoccupantes de la *Loi sur les espèces en péril*, notamment le Pic de Lewis, le Courlis à long bec, le Faucon pèlerin, le Hibou des marais et la tortue peinte. De plus, deux espèces en voie de disparition, à savoir la grenouille léopard et l'esturgeon blanc, auraient disparu du bassin supérieur du fleuve Columbia.

Avec une colonie de plus de 300 couples, le réseau des milieux humides du fleuve Columbia abrite la deuxième plus grande concentration de Grands Hérons dans l'Ouest du Canada, qui représente près de 50 % de tous les nids de hérons actifs et connus dans la région de Kootenay, en Colombie-Britannique. Le Conservation Data Centre de la Colombie-Britannique a inscrit cette sous-espèce sur sa liste bleue (ce qui signifie qu'elle est considérée comme étant en péril dans la province), et le Grand Héron est considéré comme étant une préoccupation en matière de conservation, surtout parce que son taux de reproduction est très bas. On a découvert que les hérons étaient sensibles aux activités nautiques, et que même les faibles taux d'abandons de nids en réaction aux embarcations qui s'approchent pourraient avoir des effets néfastes sur le succès général du processus d'accouplement des Grands Hérons dans l'Est de Kootenay.

Plus de 15 000 sauvagines ont été dénombrées en une seule journée à l'automne et plus de 1 000 Cygnes siffleurs ont été dénombrés au printemps. On compte parmi les autres oiseaux qui se partagent les milieux humides les rares Cygnes trompettes, les huards, les grèbes, les goélands, les sternes, les râles, les butors, les éperviers, les Pygargues à tête blanche, les Balbuzards pêcheurs et plus de 100 espèces d'oiseaux chanteurs. Ces milieux humides sont aussi essentiels à la survie des wapitis, des cerfs de Virginie et des orignaux en hiver.

Comme il se trouve à proximité d'un grand centre métropolitain, le secteur est soumis à d'intenses pressions d'aménagement. Le fleuve Columbia et les milieux humides, les tributaires et les lacs qui y sont rattachés sont situés à environ trois heures de route de Calgary, soit une ville comptant plus d'un million d'habitants. En 2004, plus de 450 personnes par jour s'adonnaient à la descente en radeau pneumatique de la rivière Kicking Horse, adjacente au fleuve Columbia, près de Golden, en Colombie-Britannique, ce qui représente une augmentation importante par rapport aux quelques années précédentes.

Un sondage mené en 2005 a permis de déterminer que 47,9 % des plaisanciers du lac Windermere habitaient à Calgary, et que seulement 33,0 % étaient d'Invermere. Les statistiques démographiques concernant les trois municipalités de la région constituées en corporation, à savoir Golden, Invermere et Radium Hot Springs, indiquent une croissance de la population de 5, 9 et 30 %, respectivement, entre 2000 et 2005. Même si, dans l'ensemble, ces chiffres sont peu élevés, ils font quand même ressortir une croissance régulière de la population, attribuable avant tout aux possibilités de loisirs.

The proposed restriction will increase the safety of Canadians. It will protect non-powered vessels, recreational boaters, and plant communities. Further, it will dramatically reduce harmful interference with the life processes of wildlife and will specifically protect the nesting and rearing sites of up to 95% of the nesting waterfowl in the Columbia Wetlands complex. Scientific literature indicates that the restriction will also reduce the likelihood of the introduction of invasive species.

The threats to this ecosystem posed by power-driven vessels with an engine power greater than 15 kW (20 hp) are significant. The scientific literature shows that the operation of high-powered power-driven vessels in wetlands can have profoundly negative effects on individual organisms, vulnerable species, and ecological integrity. Although non-powered vessels such as canoes and kayaks could potentially impact wildlife, the impact is negligible compared to those impacts of high-powered motorized vessels. The negative effects of power-driven vessels, with an engine power of 15 kW (20 hp) or greater, on birds and other wildlife are realized through disturbances (e.g. noise, wake and pollution) and direct impacts (e.g. nest flooding and brood separation). Other ecosystem risks relate to the disturbance of fish habitat during spawning periods, localized hydrocarbon pollution, an increased risk of the introduction of invasive species and an increased risk of levee failure due to vessel wakes.

The wetlands are protected from the main channel of the Columbia River by natural levees. However, during the critical period between March 1 and July 15, high water levels may cause the river to overtop the levees, creating a single extensive wetland system. In addition, during high water events the levee complex is especially vulnerable to mechanical failure.

The proposed restriction on the main channel and tributaries of the Columbia River will protect the levees from mechanical failure during their most sensitive periods and will also provide protection to the spawning and rearing habitats of fish in the main channel and to bird species that move into the main channel from the wetland areas during high water events.

It is also expected that this proposed restriction will contribute to the establishment of stable eco-tourism opportunities in the area; thus, it will be of financial and social benefit to local communities. The current eco-tourism excursions are primarily float trips down the main channel using small electric motors (to a maximum of

La restriction proposée renforcera la sécurité des Canadiens. Elle protégera les bâtiments non propulsés, les plaisanciers et les communautés de plantes. De plus, elle diminuera considérablement les perturbations néfastes des processus vitaux de la faune et protégera plus particulièrement les sites de nidification et d'élevage des couvées dans le cas d'au plus 95 % des sauvagines en nidification dans le réseau des milieux humides du fleuve Columbia. Selon les ouvrages scientifiques, la restriction réduira aussi les risques d'introduction d'espèces envahissantes.

Les menaces que présentent les bâtiments à propulsion mécanique d'une puissance supérieure à 15 kW (20 chevaux-vapeur) pour cet écosystème sont importantes. Des ouvrages scientifiques démontrent que l'utilisation de bâtiments à propulsion mécanique de forte puissance dans les milieux humides peut avoir des effets extrêmement néfastes sur les organismes, les espèces vulnérables et l'intégrité écologique. Même si les bâtiments non propulsés comme les canots et les kayaks pourraient avoir des répercussions potentielles sur la faune, celles-ci sont négligeables comparativement aux répercussions des bâtiments motorisés de forte puissance. Les effets négatifs des bâtiments à propulsion mécanique d'une puissance de 15 kW (20 chevaux-vapeur) et plus sur les oiseaux et les autres espèces fauniques sont causés par des perturbations (par exemple bruit, sillage et pollution) et des répercussions directes (par exemple inondation des nids et séparation de la nichée). Les autres risques pour l'écosystème se rapportent à la perturbation de l'habitat du poisson pendant les périodes de frai, la pollution par les hydrocarbures localisée et le risque accru d'introduction d'espèces envahissantes et de rupture des digues en raison du sillage des bâtiments.

Les milieux humides sont protégés du chenal principal du fleuve Columbia par des digues naturelles. Toutefois, pendant la période critique du 1<sup>er</sup> mars au 15 juillet, le niveau élevé de l'eau peut faire en sorte que l'eau du fleuve passe par-dessus les digues, créant un seul et vaste réseau de milieux humides. De plus, pendant les périodes où le niveau de l'eau est élevé, le complexe de digues est particulièrement vulnérable aux défaillances mécaniques.

La restriction proposée pour le chenal principal et les tributaires du fleuve Columbia protégera les digues contre les défaillances mécaniques au cours des périodes où elles sont les plus vulnérables et assurera la protection des habitats de frai et de grossissement du poisson du chenal principal, ainsi que des espèces d'oiseaux qui quittent les milieux humides pour venir se réfugier dans le chenal principal lorsque le niveau de l'eau est trop élevé.

On s'attend aussi à ce que cette restriction contribue à l'établissement de possibilités continues d'écotourisme et qu'elle entraîne, par conséquent, des avantages financiers et sociaux pour les collectivités locales. À l'heure actuelle, les excursions écotouristiques offertes consistent principalement en des descentes du chenal principal à bord

15 kW or 20 hp) to manoeuvre safely in the water current. The Columbia Wetlands complex is accessible from various locations and is highly visible, and it provides numerous recreational opportunities such as kayaking, canoeing, and bird watching. Eco-tourism is an important industry in the area and supports approximately 10 businesses. Consultation with the industry has shown that the proposed restriction will have no negative impact on current commercial operations.

Rod and gun clubs have historically operated in the Columbia Wetlands complex, but these groups are supporting the proposed restriction and have stated that it will have very limited or no impact on current hunting and fishing practices.

Within the identified section of the main channel of the Columbia River, there is neither infrastructure nor are there services, such as public boat launches, marinas, or fuel docks, to support recreational boating. There is no known commercial fishing interest in the area of the proposed restriction; therefore, there will be no impact in this regard.

Costs to consumers will be negligible, as most users of the waterway currently use non-powered vessels and wish to continue to do so. Operators of power-driven vessels with motors greater than 15 kW (20 hp) will be affected, but will continue to be able to experience the river system if they adhere to the proposed restriction and operate a vessel with a motor of 15 kW (20 hp) or less. An exception already present in the Regulations is provided for persons who cannot access their waterfront property by road.

There will be ongoing costs related to the erection of signage and to enforcement-related activities. The B.C. Ministry of Environment and the Province of B.C. have committed to being accountable for these costs.

The proposed amendments will have significant positive environmental and safety impacts, which will far outweigh the minimal impacts to the local and business community. Community meetings on the issue have continued to be held, as have ongoing meetings of the CWSP.

d'embarcations à flotteurs dotées de moteurs électriques de faible puissance (jusqu'à 15 kW ou 20 chevaux-vapeur) pour que les conducteurs d'embarcations puissent manoeuvrer en toute sécurité dans le courant. Le réseau des milieux humides du fleuve Columbia est accessible à partir de différents endroits, est très visible et offre de nombreuses possibilités de loisirs telles que le kayak, le canotage et l'observation d'oiseaux. L'écotourisme est une industrie importante dans ce secteur et assure les revenus d'environ 10 entreprises. Des consultations avec l'industrie ont permis de déterminer que la restriction proposée n'aura aucun effet négatif sur les activités commerciales actuelles.

Depuis toujours, on exploite des clubs de chasse et de pêche dans le réseau des milieux humides du fleuve Columbia, mais ces groupes appuient la restriction proposée et ont indiqué que celle-ci n'aura aucun effet ou aura peu d'effets sur les pratiques de chasse et de pêche actuelles.

Dans le secteur désigné du chenal principal du fleuve Columbia, il n'y a ni infrastructure ni service permettant la navigation de plaisance, que ce soit des rampes publiques de mise à l'eau, des marinas ou des quais de ravitaillement. Il n'existe aucune entreprise intéressée à la pêche commerciale dans le secteur visé par la restriction proposée, et il n'y aura donc aucun effet à cet égard.

Les coûts que les consommateurs devront assumer seront négligeables, puisque la plupart des usagers de la voie navigable utilisent des bâtiments non motorisés et souhaitent continuer de le faire. Les utilisateurs de bâtiments à propulsion mécanique d'une puissance supérieure à 15 kW (20 chevaux-vapeur) seront touchés, mais ils pourront continuer de profiter du réseau fluvial s'ils respectent la restriction proposée et utilisent un bâtiment doté d'un moteur de 15 kW (20 chevaux-vapeur) ou moins. Une exception, déjà énoncée dans le Règlement, est prévue pour les personnes qui ne peuvent accéder à leur propriété riveraine par la route.

Des coûts permanents sont à prévoir en ce qui concerne l'installation des pancartes et les activités d'application de la loi. Le Ministry of Environment (ministère de l'environnement) de la Colombie-Britannique et la province de la Colombie-Britannique se sont engagés à assumer la responsabilité de ces coûts.

Les modifications proposées auront des répercussions positives importantes sur l'environnement et la sécurité, qui seront de loin supérieures à l'incidence minime sur la collectivité locale et la collectivité des gens d'affaires. Des réunions communautaires sur cette question continuent d'avoir lieu, et le CWSP poursuit ses rencontres permanentes.

### Implementation, enforcement and service standards

The CSA 2001 provides for a maximum fine upon summary conviction of \$100,000 or one year in prison, or both, for violations of regulations made under Part 5 of the Act, which includes these Regulations. Enforcement is conducted by way of summary conviction or ticketing under the *Contraventions Act*. The *Contraventions Regulations*, made pursuant to the *Contraventions Act*, set out prescribed fine amounts for contraventions of regulations made under the CSA 2001. The Regulations specify the classes of persons who are entitled to enforce the Regulations, classes that include the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) and provincial and municipal police forces, and other classes such as special constables, conservation officers, wildlife officers, and marine safety inspectors.

The Province of B.C. has formally guaranteed to enforce the restriction in the proposed amendments to the Regulations. Enforcement will be handled by the B.C. Conservation Officer Service and the B.C. park rangers, and the Province will also maintain the required signage. No increase in the cost of enforcement to the federal government is expected. Local enforcement agencies normally conduct enforcement measures incidental to their other duties; therefore, no significant increase of enforcement costs to local governments is anticipated.

As matters pertaining to navigation, both recreational and commercial, fall under the jurisdiction of the federal government, the proposed amendments to the Regulations are used as a mechanism whereby local authorities can respond to local safety situations and threats to the environment or the public interest by partnering with the federal government to enact regulations under the CSA 2001. Since the philosophy behind the Regulations is one of partnership among federal, provincial and municipal governments through an existing program, TC staff provides regulatory briefings and other support to assist local enforcement agencies in their enforcement functions.

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

La LMMC de 2001 prévoit une amende maximale de 100 000 \$ à la suite d'une déclaration de culpabilité par procédure sommaire, ou une peine d'emprisonnement d'un an, ou les deux, pour les infractions aux règlements pris en vertu de la partie 5 de la Loi, notamment le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*. L'application se fait par déclaration de culpabilité par procédure sommaire ou par verbalisation en vertu de la *Loi sur les contraventions*. Le *Règlement sur les contraventions*, pris en vertu de la *Loi sur les contraventions*, précise les montants prescrits des amendes pour les infractions aux règlements pris en vertu de la LMMC de 2001. Le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* indique les groupes de personnes autorisées à faire respecter les dispositions qu'il contient. La Gendarmerie royale du Canada (GRC), les services de police provinciaux et municipaux et d'autres personnes telles que les agents de police spéciaux, les agents de conservation, les agents de protection de la faune et les inspecteurs de la sécurité maritime figurent parmi ces groupes.

La province de la Colombie-Britannique a officiellement garanti l'application de la restriction figurant dans les modifications proposées au *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*. L'application du Règlement sera assurée par le Conservation Officer Service (service des agents de conservation) de la Colombie-Britannique et les gardes de parc de la Colombie-Britannique. La province assurera aussi l'entretien des pancartes nécessaires. On ne prévoit aucune augmentation des coûts d'application de la loi pour le gouvernement fédéral. En règle générale, les organismes locaux d'application de la loi font appliquer les mesures d'application de la loi liées à leurs autres tâches. Par conséquent, on ne prévoit pas de hausse importante des coûts d'application de la loi pour les administrations locales.

Étant donné que les questions relatives à la navigation de plaisance et à la navigation commerciale sont de compétence fédérale, les modifications proposées au Règlement constituent un mécanisme auquel les administrations locales peuvent avoir recours pour intervenir en cas de problèmes de sécurité locaux et de menaces pour l'environnement ou l'intérêt public, en s'associant avec le gouvernement fédéral pour édicter des règlements en vertu de la LMMC de 2001. Comme la philosophie sous-jacente au Règlement en est une axée sur le partenariat entre le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les administrations municipales, dans le cadre d'un programme déjà en place, le personnel de TC offre des séances d'information sur la réglementation et d'autres services de soutien pour aider les organismes locaux d'application de la loi à s'acquitter de leurs fonctions.

**Contact**

Michele Rae  
Project Manager  
Legislative, Regulatory and International Affairs (AMSX)  
Marine Safety and Security  
Transport Canada  
Place de Ville, Tower C  
330 Sparks Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Telephone: 613-991-3008  
Fax: 613-991-5670  
Email: michele.rae@tc.gc.ca

**Personne-ressource**

Michele Rae  
Gestionnaire de projet  
Affaires législatives, réglementaires et internationales  
(AMSX)  
Sécurité et sûreté maritimes  
Transports Canada  
Place de Ville, tour C  
330, rue Sparks  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Téléphone : 613-991-3008  
Télécopieur : 613-991-5670  
Courriel : michele.rae@tc.gc.ca

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to subsection 136(1)<sup>a</sup> and section 207 of the *Canada Shipping Act, 2001*<sup>b</sup>, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations*.

Interested persons may make representations to the Minister of Transport concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Michele Rae, Project Manager, Legislative, Regulatory and International Affairs (AMSX), Marine Safety and Security, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-991-3008; fax: 613-991-5670; email: michele.rae@tc.gc.ca).

Ottawa, March 24, 2016

Jurica Čapkun  
Assistant Clerk of the Privy Council

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 136(1)<sup>a</sup> et de l'article 207 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*<sup>b</sup>, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Michele Rae, gestionnaire de projets, Affaires législatives, réglementaires et internationales (AMSX), Sécurité et sûreté maritimes, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-991-3008; téléc. : 613-991-5670; courriel : michele.rae@tc.gc.ca).

Ottawa, le 24 mars 2016

Le greffier adjoint du Conseil privé  
Jurica Čapkun

<sup>a</sup> S.C. 2005, c. 29, s. 18

<sup>b</sup> S.C. 2001, c. 26

<sup>a</sup> L.C. 2005, ch. 29, art. 18

<sup>b</sup> L.C. 2001, ch. 26

## Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations

## Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments

### Amendments

**1 Part 2 of Schedule 2 to the *Vessel Operation Restriction Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following after item 100:**

| Item  | Column 1<br>Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description   | Column 2<br>Local Name        | Column 3<br>General Location   | Column 4<br>Location Reference ( <i>Gazetteer of Canada</i> Reference System) |
|-------|---|-------------------------------|--------------------------------|---|
| 100.1 | The waters of the main channel of the Columbia River and its tributaries lying within the flood plain of the Columbia River north of 50°21'10" N (approximately 1.6 km northwest of Fairmont Hot Springs) and south and east of a point at 51°28'48" N 117°09'33" W, on the northernmost tip of a small island, approximately 1.8 km south of the Trans Canada Highway bridge at Donald, British Columbia, but excluding the waters of Windermere Lake (see Note 4) | Columbia River — main channel | Fairmont Hot Springs to Golden | 48°59'59" N<br>117°37'59" W   |

| Article | Colonne 1<br>Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description  | Colonne 2<br>Nom local              | Colonne 3<br>Lieu approximatif   | Colonne 4<br>Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i> ) |
|---------|---|-------------------------------------|----------------------------------|--|
| 100.1   | Les eaux du chenal principal du fleuve Columbia et ses tributaires se trouvant dans la plaine inondable du fleuve Columbia au nord de la latitude 50°21'10" N. (à environ 1,6 km au nord-ouest de Fairmont Hot Springs) et au sud et à l'est d'un point situé par 51°28'48" N. 117°09'33" O., sur la pointe la plus au nord d'une petite île, à environ 1,8 km au sud du pont de la Transcanadienne à Donald (Colombie-Britannique), à l'exclusion des eaux du lac Windermere (voir note 4) | Chenal principal du fleuve Columbia | De Fairmont Hot Springs à Golden | 48°59'59" N.<br>117°37'59" O.  |

**2 Part 2 of Schedule 2 to the Regulations is amended by adding the following after Note 3:**

Note 4: The prohibition does not apply to a vessel propelled by a motor with an engine power of 15 kW or less.

**2 La partie 2 de l'annexe 2 du même règlement est modifiée par adjonction, après la note 3, de ce qui suit :**

Note 4 : L'interdiction ne s'applique pas aux bâtiments propulsés par un moteur dont la puissance motrice est de 15 kW ou moins.

### Coming into Force

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

[14-1-o]

### Entrée en vigueur

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

[14-1-o]

<sup>1</sup> SOR/2008-120

<sup>1</sup> DORS/2008-120



**INDEX**

Vol. 150, No. 14 — April 2, 2016

(An asterisk indicates a notice previously published.)

**COMMISSIONS****Canada Revenue Agency**

## Income Tax Act

Revocation of registration of charities ..... 905

**Canadian International Trade Tribunal**

## Appeal

Notice No. HA-2015-026..... 906

## Dismissal

EDP hardware and software..... 907

## Expiry review of orders

Copper pipe fittings..... 907

**Canadian Radio-television and Telecommunications****Commission**

Decisions..... 909

\* Notice to interested parties..... 909

**GOVERNMENT NOTICES****Environment, Dept. of the**

## Canadian Environmental Protection Act, 1999

Notice with respect to the availability of environmental  
occurrences notification agreements..... 898**Transport, Dept. of**

## Canada Shipping Act, 2001

Eastern Canada Response Corporation Ltd. .... 899

## Transportation of Dangerous Goods Act, 1992

Protective Direction respecting the transportation of  
lithium batteries by aircraft..... 902**MISCELLANEOUS NOTICES**

## \* Groupama S.A.

Release of assets ..... 910

**PARLIAMENT****House of Commons**

## \* Filing applications for private bills (First Session,

Forty-Second Parliament) ..... 904

**Senate**

Capitale Financial Security Insurance Company (La) ..... 904

**PROPOSED REGULATIONS****Environment, Dept. of the**

## Canadian Environmental Protection Act, 1999

## Regulations Amending the Export and Import of

## Hazardous Waste and Hazardous Recyclable Material

Regulations ..... 912

**Transport, Dept. of**

## Canada Shipping Act, 2001

## Regulations Amending the Vessel Operation Restriction

Regulations ..... 930

**INDEX**

Vol. 150, n° 14 — Le 2 avril 2016

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

**AVIS DIVERS**

- \* Groupama S.A.  
Libération d'actif ..... 910

**AVIS DU GOUVERNEMENT****Environnement, min. de l'**

- Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)  
Avis au sujet de la disponibilité d'accords sur les avis  
d'événements environnementaux ..... 898

**Transports, min. des**

- Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses  
Ordre concernant le transport des piles au lithium par  
aéronef ..... 902
- Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada  
Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée ..... 899

**COMMISSIONS****Agence du revenu du Canada**

- Loi de l'impôt sur le revenu  
Révocation de l'enregistrement d'organismes de  
bienfaisance ..... 905

**Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications  
canadiennes**

- \* Avis aux intéressés ..... 909  
Décisions ..... 909

**COMMISSIONS (suite)****Tribunal canadien du commerce extérieur**

- Appel  
Avis n° HA-2015-026 ..... 906
- Réexamen relatif à l'expiration des ordonnances  
Raccords de tuyauterie en cuivre ..... 907
- Rejet  
Matériel et logiciel informatiques ..... 907

**PARLEMENT****Chambre des communes**

- \* Demandes introductives de projets de loi privés  
(Première session, quarante-deuxième législature) ..... 904

**Sénat**

- Capitale sécurité financière, compagnie d'assurance (La) ... 904

**RÈGLEMENTS PROJETÉS****Environnement, min. de l'**

- Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)  
Règlement modifiant le Règlement sur l'exportation et  
l'importation de déchets dangereux et de matières  
recyclables dangereuses ..... 912

**Transports, min. des**

- Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada  
Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions  
visant l'utilisation des bâtiments ..... 930