

Canada Gazette

Part I



OTTAWA, SATURDAY, JUNE 24, 2017

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 11, 2017, 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* website at <http://gazette.gc.ca>. The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the Parliament of Canada website at <http://www.parl.gc.ca>.

Requests for insertion should be directed to the Canada Gazette Directorate, Public Services and Procurement 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.

Gazette du Canada

Partie I

OTTAWA, LE SAMEDI 24 JUIN 2017

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 11 janvier 2017 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^{er} avril 2003 et le format en langage hypertexte (HTML) de la Partie I et de la Partie II comme média substitut sont disponibles sur le site Web de la *Gazette du Canada* 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*, Services publics et Approvisionnement Canada, 350, rue Albert, 5^e 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.

TABLE OF CONTENTS

Government House	2694
(orders, decorations and medals)	
Government notices	2695
Appointment opportunities	2717
Parliament	
House of Commons	2721
Chief Electoral Officer	2721
Commissions	2722
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	2726
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	2728
(including amendments to existing regulations)	
Index	2819
Supplements	
Copyright Board	

TABLE DES MATIÈRES

Résidence du gouverneur général	2694
(ordres, décorations et médailles)	
Avis du gouvernement	2695
Possibilités de nominations	2717
Parlement	
Chambre des communes	2721
Directeur général des élections	2721
Commissions	2722
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	2726
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	2728
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	2820
Suppléments	
Commission du droit d'auteur	

GOVERNMENT HOUSE

AWARDS TO CANADIANS

The Chancellery of Honours announces that the Government of Canada has approved the following awards to Canadians:

From the Government of the French Republic
 Officer of the Order of Maritime Merit
 to Mr. Jean d'Amour
 National Defence Medal, Bronze Echelon
 to Lieutenant-Commander Shawn E. Perry
 Colonel George James Petrolekas

From the Government of the Kingdom of Japan
 Order of the Rising Sun, Gold and Silver Star
 to Mr. Joseph Caron
 Order of the Rising Sun, Gold Rays with Neck Ribbon
 to Mr. Mark James Surrette
 Mr. David Boyer Waterhouse
 Order of the Rising Sun, Gold Rays with Rosette
 to Ms. Noella Marie Gaudreault
 Order of the Rising Sun, Gold and Silver Rays
 to Mr. Wally Ursuliak

Emmanuelle Sajous

Deputy Secretary and Deputy Herald Chancellor

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

DÉCORATIONS À DES CANADIENS

La Chancellerie des distinctions honorifiques annonce que le gouvernement du Canada a approuvé l'octroi des distinctions honorifiques suivantes à des Canadiens :

Du gouvernement de la République française
 Officier de l'Ordre du Mérite maritime
 à M. Jean d'Amour
 Médaille de la Défense nationale, échelon bronze
 au Capitaine de corvette Shawn E. Perry
 Colonel George James Petrolekas

Du gouvernement du Royaume du Japon
 Ordre du Soleil levant, Étoile d'or et d'argent
 à M. Joseph Caron
 Ordre du Soleil levant, Rayons d'or en sautoir
 à M. Mark James Surrette
 M. David Boyer Waterhouse
 Ordre du Soleil levant, Rayons d'or avec rosette
 à Mme Noella Marie Gaudreault
 Ordre du Soleil levant, Rayons d'or et d'argent
 à M. Wally Ursuliak

Le sous-secrétaire et vice-chancelier d'armes

Emmanuelle Sajous

[25-1-o]

[25-1-o]

GOVERNMENT NOTICES

BANK OF CANADA

AMENDMENT TO THE BANK OF CANADA PENSION PLAN (BY-LAW 15)

Certificate

I, Marie Bordeleau, Deputy Corporate Secretary of the Bank of Canada, hereby certify that, pursuant to subsection 15(2) of the *Bank of Canada Act*, the following amendment to By-law 15 of the Bank of Canada has been duly approved by the Board of Directors of the Bank on June 15, 2017, and that it has not been amended or rescinded since that date.

Ottawa, June 15, 2017

Marie Bordeleau

Deputy Corporate Secretary

BY-LAW 15 – AMENDMENT TO THE BANK OF CANADA PENSION PLAN (the “Plan”)

WHEREAS pursuant to subsection 15(2) of the *Bank of Canada Act*, the Board of Directors of the Bank of Canada has passed By-law 15, to establish a pension plan for the benefit of its eligible employees and their dependants;

AND WHEREAS the Bank of Canada has the authority to amend its By-laws;

IT IS HEREBY RESOLVED that the Bank of Canada Pension Plan, By-law 15, is hereby amended, with effect from the date of publication in the *Canada Gazette* pursuant to subsection 35(2) of the Act:

The Plan is amended, effective June 24, 2017, as follows by

1. deleting subparagraph 3.2.1(a) and replacing it by the following:

“(a) Subject to paragraph 17.2.1 (for a *grandfathered member*), each *active member*, other than a person who has

(i) attained in a prior year age seventy-one years or such other age as prescribed by the *Income Tax Act* from time to time, or

AVIS DU GOUVERNEMENT

BANQUE DU CANADA

MODIFICATION AUX STATUTS DU RÉGIME DE PENSION DE LA BANQUE DU CANADA (RÈGLEMENT ADMINISTRATIF N° 15)

Certificat

Je, Marie Bordeleau, secrétaire général adjoint de la Banque du Canada, certifie que, conformément au paragraphe 15(2) de la *Loi sur la Banque du Canada*, la modification suivante au Règlement administratif n° 15 de la Banque du Canada a été dûment approuvée par le Conseil d’administration de la Banque le 15 juin 2017 et qu’elle n’a été ni amendée ni abrogée depuis cette date.

Ottawa, le 15 juin 2017

Le secrétaire général adjoint

Marie Bordeleau

RÈGLEMENT ADMINISTRATIF N° 15 – MODIFICATION AUX STATUTS DU RÉGIME DE PENSION DE LA BANQUE DU CANADA (LE « RÉGIME »)

ATTENDU QUE le Conseil d’administration de la Banque du Canada a adopté, en vertu du paragraphe 15(2) de la *Loi sur la Banque du Canada*, le Règlement administratif n° 15 instituant un régime de pension dans l’intérêt de ses employés admissibles et des personnes à leur charge;

ET ATTENDU QUE la Banque du Canada est habilitée à modifier ses règlements administratifs;

IL EST DÉCIDÉ QUE la modification indiquée ci-après est apportée aux Statuts du Régime de pension de la Banque du Canada (Règlement administratif n° 15) et qu’elle entrera en vigueur à la date de sa publication dans la *Gazette du Canada* conformément au paragraphe 35(2) de la Loi :

À compter du 24 juin 2017, le Régime est modifié de la manière suivante :

1. Le sous-alinéa 3.2.1 a) est remplacé par le sous-alinéa suivant :

« a) Sous réserve de l’alinéa 17.2.1 (pour un *participant bénéficiant d'une clause de droits acquis*), tout *participant actif*

i) qui n'a pas atteint au cours d'une année antérieure l'âge de soixante et onze ans ou tout autre âge fixé de temps à autre par la *Loi de l'impôt sur le revenu*, ou

(ii) attained thirty-five years *credited service*,
is required to contribute to the *Plan*, by deduction
from *salary*:
up to March 31, 2018, the sum of

- (iii) five percent of the portion of *salary*, expressed in terms of an annual rate, that is less than the *Year's Maximum Pensionable Earnings*, and
- (iv) six and one-half percent of the portion of *salary*, expressed in terms of an annual rate, that is greater than the *Year's Maximum Pensionable Earnings*.

from April 1, 2018 to March 31, 2019, the sum of

- (v) six and one-half percent of the portion of *salary*, expressed in terms of an annual rate, that is less than the *Year's Maximum Pensionable Earnings*, and
- (vi) eight and one-half percent of the portion of *salary*, expressed in terms of an annual rate, that is greater than the *Year's Maximum Pensionable Earnings*.

as of April 1, 2019, subject to any required approval by the Canada Revenue Agency, the sum of

- (vii) eight percent of the portion of *salary*, expressed in terms of an annual rate, that is less than the *Year's Maximum Pensionable Earnings*, and
- (viii) ten and one half percent of the portion of *salary*, expressed in terms of an annual rate, that is greater than the *Year's Maximum Pensionable Earnings*.

2. amending subparagraph 3.2.2(b) by deleting “and in good medical health, as determined by a medical advisor appointed by the Bank.”.
3. deleting paragraph 4.2.1 and replacing it by the following:

“4.2.1 Rate”

Interest shall be computed on the balance in a *member's net contribution account* at a rate determined from time to time by the *Board*. The rate applicable for a calendar year shall not be less than the average of the twelve monthly values of CANSIM Series V122515 (formerly B14045), or such other series as may be in effect in replacement of such series, for the preceding year, or such greater rate fixed in advance by the *Superintendent*.

“CANSIM Series V122515”, or such other series as may be in effect in replacement of such series, means the average

- ii) qui n'a pas accumulé trente-cinq années de service porté au crédit du participant,
doit verser au *Régime*, par retenues sur son *traitement* :
jusqu'au 31 mars 2018, un montant égal à la somme de
 - iii) cinq pour cent de la partie de son *traitement* annuel qui ne dépasse pas le *maximum des gains annuels ouvrant droit à pension*, et
 - iv) six et demi pour cent de la partie de son *traitement* annuel qui dépasse le *maximum des gains annuels ouvrant droit à pension*,
- du 1^{er} avril 2018 au 31 mars 2019, un montant égal à la somme de
 - v) six et demi pour cent de la partie de son *traitement* annuel qui ne dépasse pas le *maximum des gains annuels ouvrant droit à pension*, et
 - vi) huit et demi pour cent de la partie de son *traitement* annuel qui dépasse le *maximum des gains annuels ouvrant droit à pension*,
- au 1^{er} avril 2019, sous réserve de toute approbation requise de l'Agence du revenu du Canada, un montant égal à la somme de
 - vii) huit pour cent de la partie de son *traitement* annuel qui ne dépasse pas le *maximum des gains annuels ouvrant droit à pension*, et
 - viii) dix et demi pour cent de la partie de son *traitement* annuel qui dépasse le *maximum des gains annuels ouvrant droit à pension*.

2. Le sous-alinéa 3.2.2 b) est modifié par la suppression des mots « et pourvu qu'un médecin désigné par la Banque établisse qu'il est en bonne santé ».
3. L'alinéa 4.2.1 est remplacé par l'alinéa suivant :

“4.2.1 Taux”

L'intérêt est calculé sur le solde du *compte net des cotisations du participant* au taux fixé périodiquement par le *Conseil*. Le taux applicable à une année civile ne peut être inférieur à la moyenne des taux des douze mois de l'année précédente indiqués dans la série CANSIM V122515 (anciennement B14045) ou dans toute autre série en vigueur remplaçant celle-ci, ou à tout autre taux plus élevé fixé à l'avance par le *surintendant*.

La « Série CANSIM V122515 », ou toute autre série en vigueur remplaçant celle-ci, s'entend de la moyenne des

of the yields of five year personal fixed-term chartered bank deposit rates, published regularly by the Bank of Canada.”

4. deleting paragraph 5.3.2 and replacing it by the following:

“5.3.2 Amount of Pension Benefits - Reduction for Retirement prior to Pensionable Age

The annual *lifetime pension benefit* and *bridge pension benefit* (if any) payable to a *member* pursuant to paragraph 5.3.1 shall, subject to subsection 5.5 (if applicable) and the limits imposed by Section Nine, equal the amounts computed at the *member’s* retirement date according to paragraph 5.1.2 and paragraph 5.1.3 (when applicable), reduced by five percent per year for the first five years preceding *pensionable age* and by three and sixth-tenths percent per year for the period beyond the first five years preceding *pensionable age*. The reduction applicable to part of a year will be prorated based on the number of days of early retirement for that year.

Notwithstanding any other provision of the *Plan* with the exception of paragraph 5.3.4, in no event will such a *lifetime pension benefit* and *bridge pension benefit* (if any) payable to a *member* be reduced to less than the actuarial equivalent of the *lifetime pension benefit* and *bridge pension benefit* (if any) that would otherwise have been payable to the *member* at his or her *pensionable age*.”

5. amending paragraph 5.3.3 by deleting “actuarial”.
6. deleting subsection 6.5 and replacing it by the following:

“6.5 UNPAID LEAVE

Subject to the following, for the purposes of the *Plan*, a *member* shall be deemed to have terminated employment with the *Bank* at the date of commencement of a complete period of unpaid leave of absence from the *Bank* if

- (a) the *member* does not contribute to the *Plan* according to paragraph 3.2.1 or paragraph 17.2.1 (for a *grandfathered member*) in respect of the period, and
- (b) the *member* does not return to the service of the *Bank* upon the completion of the period.

Notwithstanding the foregoing, in the case of a period of unpaid leave of absence from the *Bank* that begins on or after June 24, 2017, for the purposes of the *Plan*, a

taux de rendement des dépôts à terme fixe de cinq ans détenus par des particuliers dans les banques à charte, publiée régulièrement par la Banque du Canada. »

4. L’alinéa 5.3.2 est remplacé par l’alinéa suivant :

« 5.3.2 Montant des prestations de pension – Réduction attribuable au départ à la retraite avant l’âge admissible

Sous réserve du paragraphe 5.5 (s’il y a lieu) et des plafonds imposés par l’article neuf, le montant de la *prestation de pension viagère* annuelle et celui de la *prestation de pension de raccordement* annuelle (le cas échéant) qui sont payables au *participant* conformément à l’alinéa 5.3.1 égalent les montants calculés à la date où le *participant* prend sa retraite conformément à l’alinéa 5.1.2 et à l’alinéa 5.1.3 (s’il y a lieu) moins cinq pour cent par année pour les cinq premières années précédant l’*âge admissible* et trois et six dixièmes pour cent par année pour la période au-delà des cinq premières années précédant l’*âge admissible*. La réduction s’appliquant à une fraction d’une année est calculée au prorata du nombre de jours pris au titre d’une retraite anticipée pendant l’année en cause.

Malgré toute autre disposition du *Régime* à l’exception de l’alinéa 5.3.4, en aucun cas le montant de la *prestation de pension viagère* et celui de la *prestation de pension de raccordement* (le cas échéant) qui sont payables au *participant* ne sont réduits à une somme inférieure à l’équivalent actuariel du montant de la *prestation de pension viagère* et de celui de la *prestation de pension de raccordement* (s’il y a lieu) qui seraient autrement versés au *participant* s’il avait atteint l’*âge admissible*. »

5. L’alinéa 5.3.3 est modifié par la suppression du mot « actuarielle ».
6. Le paragraphe 6.5 est remplacé par le paragraphe suivant :

« 6.5 CONGÉ NON RÉMUNÉRÉ

Sous réserve des dispositions ci-après, aux fins du *Régime*, un *participant* est réputé avoir mis fin à son emploi à la *Banque* dès qu’il commence une période complète de congé non rémunéré par la *Banque*,

- a) s’il ne verse pas de cotisations au *Régime* aux termes de l’alinéa 3.2.1 ou 17.2.1 (pour un *participant bénéficiant d'une clause de droits acquis*) pendant la période de congé, et
- b) s’il ne revient pas au service de la *Banque* après la fin de la période de congé.

Malgré ce qui précède, dans le cas d’une période de congé non rémunéré par la *Banque* débutant le 24 juin 2017 ou après cette date, aux fins du *Régime*, le *participant* qui ne

member who does not return to the service of the *Bank* upon the completion of the period shall be deemed to have terminated employment with the *Bank* at the date of commencement of the complete period of unpaid leave of absence from the *Bank*."

7. amending subparagraph 9.1.1(a) by adding ", and reduced, if necessary, by the early retirement reduction prescribed under the *Income Tax Act*" immediately following "pensionable service".
8. deleting paragraph 17.2.1 and replacing it by the following:

"17.2.1 Current Service

Each *active member* who is a *grandfathered member*, other than a person who has

- (a) attained in a prior year age seventy-one years or such other age as prescribed by the *Income Tax Act* from time to time, or
- (b) attained thirty-five years *credited service*,

is required to contribute to the *Plan*, by deduction from *salary*:

up to March 31, 2018, the sum of

(c) five and seven-tenths percent of the portion of *salary*, expressed in terms of an annual rate, that is less than the *Year's Maximum Pensionable Earnings*, and

(d) seven and one-half percent of the portion of *salary*, expressed in terms of an annual rate, that is greater than the *Year's Maximum Pensionable Earnings*.

from April 1, 2018 to March 31, 2019, the sum of

(e) seven and two-tenths percent of the portion of *salary*, expressed in terms of an annual rate, that is less than the *Year's Maximum Pensionable Earnings*, and

(f) nine and one-half percent of the portion of *salary*, expressed in terms of an annual rate, that is greater than the *Year's Maximum Pensionable Earnings*.

as of April 1, 2019, subject to any required approval by the Canada Revenue Agency, the sum of

(g) eight and seven-tenths percent of the portion of *salary*, expressed in terms of an annual rate, that is less than the *Year's Maximum Pensionable Earnings*, and

revient pas au service de la *Banque* après la fin de la période de congé est réputé avoir mis fin à son emploi à la *Banque* dès le début de la période complète de congé non rémunéré par la *Banque*. »

7. Le sous-alinéa 9.1.1 a) est modifié par adjonction des mots «, moins, s'il y a lieu, la réduction prescrite en cas de retraite anticipée par la *Loi de l'impôt sur le revenu* » immédiatement après « *service ouvrant droit à pension du participant* »
8. L'alinéa 17.2.1 est remplacé par l'alinéa suivant :

« 17.2.1 Service courant

Tout *participant actif* qui est un *participant bénéficiant d'une clause de droits acquis* et qui, selon le cas :

a) n'a pas atteint au cours d'une année antérieure l'âge de soixante et onze ans ou tout autre âge fixé de temps à autre par la *Loi de l'impôt sur le revenu*,

b) n'a pas accumulé trente-cinq années de *service porté au crédit du participant*,

doit verser au *Régime*, par retenues sur son *traitement* :

jusqu'au 31 mars 2018, un montant égal à la somme de

c) cinq et sept dixièmes pour cent de la partie de son *traitement annuel* qui ne dépasse pas le *maximum des gains annuels ouvrant droit à pension*, et

d) sept et demi pour cent de la partie de son *traitement annuel* qui dépasse le *maximum des gains annuels ouvrant droit à pension*,

du 1^{er} avril 2018 au 31 mars 2019, un montant égal à la somme de

e) sept et deux dixièmes pour cent de la partie de son *traitement annuel* qui ne dépasse pas le *maximum des gains annuels ouvrant droit à pension*, et

f) neuf et demi pour cent de la partie de son *traitement annuel* qui dépasse le *maximum des gains annuels ouvrant droit à pension*,

au 1^{er} avril 2019, sous réserve de toute approbation requise de l'Agence du revenu du Canada, un montant égal à la somme de

g) huit et sept dixièmes pour cent de la partie de son *traitement annuel* qui ne dépasse pas le *maximum des gains annuels ouvrant droit à pension*, et

h) onze et demi pour cent de la partie de son *traitement annuel* qui dépasse le *maximum des gains annuels ouvrant droit à pension*. »

- (h) eleven and one-half percent of the portion of *salary*, expressed in terms of an annual rate, that is greater than the Year's *Maximum Pensionable Earnings.*"
9. deleting clause 17.2.2(b)(ii) and replacing it with the following:
- “(ii) accrued *interest*, at such rates as determined by the *Administrator* from time to time, on such *pension benefit credit* from the date of receipt of such *pension benefit credit*.”

[25-1-o]

[25-1-o]

(Erratum)

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999**

Notice requiring the preparation and implementation of pollution prevention plans in respect of specified toxic substances released from the iron, steel and ilmenite sector

Notice is hereby given that the notice bearing the above-mentioned title published as a supplement in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 151, No. 18, Saturday, May 6, 2017, contained an error in the French version. The table under the heading “4.5.2.1 Pouvoirs calorifiques des combustibles et consommation” in schedules 1, 4 and 5 should have appeared as follows:

Type de combustible	Consommation de combustible aux fours de réchauffe	Pouvoirs calorifiques supérieurs (GJ/Rm³, excepté kJ/L pour le mazout lourd)
	Quantité	Valeur
Gaz naturel (m ³)		
Mazout lourd (L)		
Autres (veuillez préciser)		
Total		

[25-1-o]

[25-1-o]

9. La division 17.2.2 b) ii) est remplacée par la division suivante :

« ii) l'intérêt couru sur ce *droit à pension* depuis la date de la réception du *droit à pension*, selon les taux fixés de temps à autre par l'*administrateur*. »

(Erratum)

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

Avis obligant l'élaboration et l'exécution de plans de prévention de la pollution à l'égard de certaines substances toxiques rejetées par le secteur du fer, de l'acier et de l'ilmenite

Avis est par les présentes donné qu'une erreur s'est glissée dans la version française du supplément portant le titre susmentionné publié le samedi 6 mai 2017 dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 151, n° 18. Le tableau sous l'intertitre « 4.5.2.1 Pouvoirs calorifiques des combustibles et consommation » dans les annexes 1, 4 et 5 aurait dû être présenté comme suit :

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION
ACT, 1999

Significant New Activity Notice No. 19046

Significant New Activity Notice

(Section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

Whereas the Minister of the Environment and the Minister of Health have assessed information in respect of the substance 1,1'-biphenyl, bis(1-methylethyl)-, Chemical Abstracts Service Registry No. 69009-90-1, under section 83 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas the substance is not specified on the *Domestic Substances List*;

And whereas the ministers suspect that a significant new activity in relation to the substance may result in the substance becoming toxic within the meaning of paragraph 64(c) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*,

Therefore, the Minister of the Environment indicates, pursuant to section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, that subsection 81(4) of that Act applies with respect to the substance in accordance with the Annex.

The Honourable Catherine McKenna

Minister of the Environment

ANNEX

Information requirements

(Section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

1. In relation to the substance 1,1'-biphenyl, bis(1-methylethyl)-, Chemical Abstracts Service Registry No. 69009-90-1, a significant new activity is

(a) the use of the substance in the manufacture of any of the following products containing the substance at a concentration equal to, or greater than, 1% by weight:

(i) a consumer product to which the *Canada Consumer Product Safety Act* applies; or

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis de nouvelle activité n° 19046

Avis de nouvelle activité

[Article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

Attendu que la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé ont évalué les renseignements dont elles disposent concernant la substance diisopropyl-1,1'-biphenyle, numéro d'enregistrement 69009-90-1 du Chemical Abstracts Service, conformément à l'article 83 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu que la substance n'est pas inscrite sur la *Liste intérieure*;

Attendu que les ministres soupçonnent qu'une nouvelle activité mettant en cause la substance pourrait faire en sorte que la substance devienne toxique au sens de l'alinéa 64c) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*,

Pour ces motifs, la ministre de l'Environnement assujettit, en vertu de l'article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, la substance au paragraphe 81(4) de cette même loi, conformément à l'annexe ci-après.

La ministre de l'Environnement
L'honorable Catherine McKenna

ANNEXE

Exigences en matière de renseignements

[Article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

1. À l'égard de la substance diisopropyl-1,1'-biphenyle, numéro d'enregistrement 69009-90-1 du Chemical Abstracts Service, une nouvelle activité est :

a) l'utilisation de la substance dans la fabrication de n'importe lequel des produits suivants contenant la substance à une concentration égale ou supérieure à 1 % en poids :

(i) un produit de consommation visé par la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*;

- (ii) a cosmetic, within the meaning of section 2 of the *Food and Drugs Act*; or
- (b) the use of the substance in the following products containing the substance at a concentration equal to, or greater than, 1% by weight if the product involved in the activity, during any one calendar year, contains more than 10 kg of the substance:
- (i) a consumer product to which the *Canada Consumer Product Safety Act* applies; or
 - (ii) a cosmetic, within the meaning of section 2 of the *Food and Drugs Act*.
2. Despite item 1, the use of the substance as a research and development substance or as a site-limited intermediate substance, as these expressions are defined in subsection 1(1) of the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*, or as an export-only substance is not a significant new activity.
3. For each proposed significant new activity, the following information must be provided to the Minister of the Environment at least 90 days before the activity begins:
- (a) a description of the significant new activity in relation to the substance;
 - (b) the anticipated annual quantity of the substance to be used in relation to the significant new activity;
 - (c) the information specified in items 3 to 7 of Schedule 4 of the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*;
 - (d) the information specified in paragraphs 2(d) to (f) and 8(f) and (g) of Schedule 5 to those Regulations;
 - (e) a description of the consumer product or cosmetic that contains the substance, the intended use of that consumer product or cosmetic, and the function of the substance in that consumer product or cosmetic;
 - (f) a description of how the consumer product or cosmetic is intended to be used or applied;
 - (g) the total quantity of the consumer product or cosmetic expected to be sold in Canada in a calendar year by the person undertaking the significant new activity;
 - (h) the test data and a test report from a repeated dose toxicity test conducted via the dermal route, in respect of the substance, according to a methodology described in the version that is in effect when the test is conducted
- (ii) un cosmétique, au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*.
- b) l'utilisation de la substance dans un des produits suivants contenant la substance à une concentration égale ou supérieure à 1 % en poids, si le produit en cause dans l'activité, au cours d'une année civile, contient plus de 10 kg de la substance:
- (i) un produit de consommation visé par la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*;
 - (ii) un cosmétique, au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*.
2. Malgré l'article 1, n'est pas une nouvelle activité l'utilisation de la substance en tant que substance destinée à la recherche et au développement ou en tant que substance intermédiaire limitée au site, conformément aux définitions prévues au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*, ou en tant que substance destinée exclusivement à l'exportation.
3. Pour chaque nouvelle activité proposée, les renseignements ci-après doivent être fournis au ministre de l'Environnement au moins 90 jours avant le début de la nouvelle activité proposée :
- a) la description de la nouvelle activité mettant en cause la substance;
 - b) la quantité annuelle prévue de la substance devant être utilisée pour la nouvelle activité;
 - c) les renseignements prévus aux articles 3 à 7 de l'annexe 4 du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*;
 - d) les renseignements prévus aux alinéas 2(d) à (f) et 8(f) et (g) de l'annexe 5 de ce règlement;
 - e) une description du produit de consommation ou du cosmétique qui contient la substance, l'utilisation prévue de ce produit de consommation ou de ce cosmétique et la fonction de la substance dans le produit de consommation ou le cosmétique;
 - f) une description de la manière dont le produit de consommation ou le cosmétique sera utilisé ou appliqué;
 - g) la quantité totale du produit de consommation ou du cosmétique que la personne entreprenant cette nouvelle activité prévoit vendre au Canada au cours d'une année civile;

of the document entitled *Test No. 410: Repeated Dose Dermal Toxicity: 21/28-day Study* by the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) *Guidelines for Testing of Chemicals* (Section 4 – Health Effects);

(i) a summary of all other information or test data in respect of the substance that are in the possession of the person intending to use the substance for the proposed significant new activity, or to which they have access, and that is relevant to identifying the hazard of the substance in the environment and public exposure of the substance;

(j) the name of every government department or agency (either outside or within Canada) to which the person proposing the significant new activity has provided information regarding the use of the substance and, if known, the department's or agency's file number and, if any, the outcome of the department's or agency's assessment and the risk management actions in relation to the substance imposed by the department or agency;

(k) the name, civic and postal addresses, telephone number and, if any, the fax number and email address of the person who is proposing the significant new activity and, if they are not resident in Canada, of the person resident in Canada who is authorized to act on their behalf; and

(l) a certification that the information is accurate and complete, dated and signed by the person who is proposing the significant new activity if they are resident in Canada or, if not, by the person resident in Canada who is authorized to act on their behalf.

4. The tests referred to in section 3 must be in conformity with the practices described in the version that is in effect when the test is conducted of the document entitled *OECD Principles on Good Laboratory Practice*, set out in Annex II of the *Decision of the Council concerning the Mutual Acceptance of Data in the Assessment of Chemicals*, adopted by the Organisation for Economic Co-operation and Development on November 26, 1997.

5. The above-mentioned information will be assessed within 90 days after the day on which it is received by the Minister of the Environment.

Transitional provision

6. Despite item 1, in relation to the substance 1,1'-biphenyl, bis(1-methylethyl)-, Chemical Abstracts

h) les données et un rapport découlant d'un essai sur la toxicité à doses répétées effectué par voie cutanée, à l'égard de la substance, effectué selon la méthode décrite dans la version en vigueur au moment de l'essai du document intitulé *Essai n° 410 : Toxicité cutanée à doses répétées : Étude à 21/28 jours* publié par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et tiré des *Lignes directrices de l'OCDE pour les essais de produits chimiques*, Section 4 : Effets sur la santé;

i) un résumé des autres renseignements et données d'essai à l'égard de la substance dont dispose la personne ayant l'intention d'utiliser la substance pour la nouvelle activité proposée, ou auxquels elle a accès, et qui sont utiles pour déterminer les dangers que présente la substance pour l'environnement et la santé humaine de même que le degré d'exposition de l'environnement et du public à la substance;

j) le nom de tout ministère ou organisme, à l'étranger et au Canada, à qui la personne proposant la nouvelle activité a fourni des renseignements relatifs à l'utilisation de la substance, le numéro de dossier attribué par le ministère ou l'organisme, s'il est connu, et, le cas échéant, les résultats de l'évaluation du ministère ou de l'organisme et les mesures de gestion des risques imposées par l'un ou l'autre à l'égard de la substance;

k) le nom, les adresses municipale et postale, le numéro de téléphone et, le cas échéant, le numéro de télécopieur et l'adresse de courriel de la personne proposant la nouvelle activité, si elle réside au Canada, ou, sinon, de la personne qui réside au Canada qui est autorisée à agir en son nom;

l) une attestation portant que les renseignements sont complets et exacts, datée et signée par la personne proposant la nouvelle activité, si elle réside au Canada, ou, sinon, par la personne qui réside au Canada qui est autorisée à agir en son nom.

4. L'essai visé à l'article 3 doit être conforme aux pratiques de laboratoire énoncées dans les *Principes de l'OCDE de bonnes pratiques de laboratoire* figurant dans l'annexe II de la *Décision du Conseil relative à l'acceptation mutuelle des données pour l'évaluation des produits chimiques*, adoptée le 26 novembre 1997 par l'OCDE, dans leur version à jour au moment de l'obtention des résultats d'essai.

5. Les renseignements susmentionnés seront évalués dans les 90 jours suivant leur réception par le ministre de l'Environnement.

Dispositions transitoires

6. Malgré l'article 1, à l'égard de la substance diisopropyl-1,1'-biphényle, numéro d'enregistrement 69009-90-1 du

Service Registry No. 69009-90-1, in the period between the date of publication of the present notice and June 25, 2018, a significant new activity is

(a) the use of the substance in the manufacture of any of the following products containing the substance at a concentration equal to, or greater than, 1% by weight:

- (i) a consumer product to which the *Canada Consumer Product Safety Act* applies, or
- (ii) a cosmetic, within the meaning of section 2 of the *Food and Drugs Act*; or

(b) the use of the substance in the following products containing the substance at a concentration equal to, or greater than, 1% by weight if the product involved in the activity, during any one calendar year, contains more than 1 000 kg of the substance during this period:

- (i) a consumer product to which the *Canada Consumer Product Safety Act* applies, or
- (ii) a cosmetic, within the meaning of section 2 of the *Food and Drugs Act*.

7. For greater certainty, in respect of calendar year 2018, the quantity of the substance referred to in section 1 does not include any quantity of the substance that is used before June 24 of that calendar year.

EXPLANATORY NOTE

(This explanatory note is not part of the Significant New Activity Notice.)

Description

This Significant New Activity Notice is a legal instrument adopted by the Minister of the Environment pursuant to section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA) to apply the Significant New Activity (SNAc) provisions of that Act to 1,1'-biphenyl, bis(1-methylethyl)-, Chemical Abstracts Service Registry No. 69009-90-1. The Notice is now in force. It is therefore mandatory to meet all the requirements of the Notice should a person intend to use the substance for a significant new activity as defined in the Notice.¹

A Significant New Activity Notice does not constitute an endorsement from the Department of the Environment or the Government of Canada of the substance to which it relates, or an exemption from any other laws or

¹ The "Policy on the Use of Significant New Activity Provisions of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*" is available at <http://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=En&n=5CA18D66-1>.

Chemical Abstracts Service, pour la période comprise entre la date de publication du présent avis et le 25 juin 2018, une nouvelle activité est :

a) l'utilisation de la substance dans la fabrication de n'importe lequel des produits suivants contenant la substance à une concentration égale ou supérieure à 1 % en poids :

- (i) un produit de consommation visé par la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*;

- (ii) un cosmétique, au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*;

b) l'utilisation de la substance dans un des produits suivants contenant la substance à une concentration égale ou supérieure à 1 % en poids, si le produit en cause dans l'activité, au cours d'une année civile, contient plus de 1 000 kg de la substance :

- (i) un produit de consommation visé par la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*;

- (ii) un cosmétique, au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*.

7. Il est entendu que, en ce qui concerne l'année civile 2018, la quantité visée à l'article 1 n'inclut pas la quantité de la substance utilisée avant le 24 juin de cette même année.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note explicative ne fait pas partie de l'avis de nouvelle activité.)

Description

Cet avis de nouvelle activité est un document juridique adopté par la ministre de l'Environnement en vertu de l'article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999) [LCPE] pour appliquer les dispositions relatives aux nouvelles activités (NAC) de cette loi à la substance diisopropyl-1,1'-biphényle, numéro d'enregistrement 69009-90-1 du Chemical Abstracts Service. L'avis est maintenant en vigueur. Toute personne qui souhaite utiliser la substance dans une nouvelle activité décrite dans l'avis a l'obligation de se conformer à toutes les exigences de celui-ci¹.

Un avis de nouvelle activité ne constitue ni une approbation du ministère de l'Environnement ou du gouvernement du Canada à l'égard de la substance à laquelle il est associé, ni une exemption de l'application de toute autre

¹ La « Politique sur l'application des dispositions relatives aux nouvelles activités de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999) » est disponible à l'adresse suivante : <http://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=Fr&n=5CA18D66-1>.

regulations that are in force in Canada and that may apply to this substance or activities involving the substance.

Applicability of the Significant New Activity Notice

The Notice requires that any person (individual or corporation) engaging in a significant new activity in relation to 1,1'-biphenyl, bis(1-methylethyl)-, Chemical Abstracts Service Registry No. 69009-90-1, submit a Significant New Activity Notification (SNAN) containing all of the information prescribed in the Notice at least 90 days prior to using the substance for the significant new activity.

In order to address human health concerns, the Notice targets the use of the substance to manufacture consumer products to which the *Canada Consumer Product Safety Act* (CCPSA)² applies and cosmetics as defined in section 2 of the *Food and Drugs Act*.³ For the manufacture of such products, notification is required 90 days before use of the substance when the concentration of the substance in the product is 1% by weight or more.

For any other activity related to consumer products or cosmetics, notification is required when, during a calendar year, the concentration of the substance in the product is 1% by weight and contains a total quantity of the substance greater than 10 kg. For example, notification would be required if a person plans to use a consumer product (for example paint) where the concentration of the substance in the product is 1% by weight or more and where there is more than 10 kg of the substance involved in a calendar year. Examples of products of concern would include, but would not be limited to, do-it-yourself products such as paints, coatings, adhesives, and sealants. Therefore, the use of the substance in such products, as defined in the Notice, would require notification. The substance is not known to be currently used in consumer products or in cosmetics in Canada.

Activities not subject to the Notice

Activities involving the use of the substance as a research and development substance, a site-limited intermediate or an export-only substance would be excluded from the Notice. The terms “research and development substance” and “site-limited intermediate substance” are defined in subsection 1(1) of the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*.⁴ An export-only

loi ou de tout autre règlement en vigueur au Canada pouvant également s’appliquer à la substance ou à des activités la mettant en cause.

Applicabilité de l’avis de nouvelle activité

L’avis oblige toute personne (physique ou morale) qui s’engage dans une nouvelle activité mettant en cause la substance diisopropyl-1,1'-biphényle, numéro d’enregistrement 69009-90-1 du Chemical Abstracts Service, à soumettre une déclaration de nouvelle activité contenant toutes les informations prévues à l’avis au moins 90 jours avant d’utiliser la substance pour la nouvelle activité.

Afin de répondre aux préoccupations en matière de santé humaine, l’avis vise l’utilisation de la substance pour fabriquer des produits de consommation auxquels la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation* (LCSPC)² s’applique et des cosmétiques, au sens de l’article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*³. Pour la fabrication de tels produits, une déclaration de nouvelle activité serait requise 90 jours avant l’utilisation de la substance à une concentration égale ou supérieure à 1 % en poids.

Pour toute autre activité en lien avec un produit de consommation, une déclaration serait requise lorsque, au cours d’une année civile, la concentration de la substance est égale ou supérieure à 1 % en poids ou le produit contient une quantité totale de la substance supérieure à 10 kg. Par exemple, une déclaration serait requise si une personne utilise un produit de consommation (par exemple de la peinture) si la concentration de la substance est égale ou supérieure à 1 % en poids et le produit contient une quantité totale de la substance supérieure à 10 kg au cours d’une année civile. Les produits visés incluraient, sans toutefois s’y limiter, les produits de bricolage comme la peinture, les produits de revêtement, les produits adhésifs, et les scellants. Par conséquent, l’utilisation de la substance dans ces produits, tels qu’ils sont définis dans l’avis, nécessiterait une déclaration. L’utilisation de la substance dans des produits de consommation ou dans des cosmétiques n’est actuellement pas recensée au Canada.

Activités non assujetties à l’avis de nouvelle activité

Les activités mettant en cause la substance à titre de substance destinée à la recherche et au développement, à titre de substance intermédiaire limitée au site, ou à titre de substance destinée à l’exportation ne seraient pas visées par l’arrêté. Le sens des expressions « destinée à la recherche et au développement » et « intermédiaire limitée au site » est défini au paragraphe 1(1) du *Règlement*

² The full text of the *Canada Consumer Product Safety Act* is available at <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-1.68/FullText.html>.

³ The full text of the *Food and Drugs Act* is available at <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/f-27/FullText.html>.

⁴ The full text of the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* is available at <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2005-247/FullText.html>.

² On peut consulter le texte intégral de la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation* à l’adresse suivante : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-1.68/>.

³ On peut consulter le texte intégral de la *Loi sur les aliments et drogues* à l’adresse suivante : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/F-27/TexteComplet.html>.

substance is a substance that is manufactured or imported in Canada and destined solely for foreign markets.

This Notice does not apply to products to which the CCPSA does not apply, with the exception of cosmetics within the meaning of section 2 of the *Food and Drugs Act*. It also does not apply to uses of the substance that are regulated under the acts of Parliament listed in Schedule 2 of CEPA, including the *Pest Control Products Act*, the *Fertilizers Act* and the *Feeds Act*. The Notice also does not apply to transient reaction intermediates, impurities, contaminants, partially unreacted intermediates, or in some circumstances to items such as wastes, mixtures, or manufactured items. However, it should be noted that individual components of a mixture may be subject to notification under the SNAC provisions of CEPA. See subsection 81(6) and section 3 of CEPA, and section 3 of the *Guidelines for the Notification and Testing of New Substances (Chemicals and Polymers)* for additional information.⁵

Information to be submitted

The Notice sets out the information that must be provided to the Minister 90 days before the day on which the substance 1,1'-biphenyl, bis(1-methylethyl)-, Chemical Abstracts Service Registry No. 69009-90-1, is used for a significant new activity. The Department of the Environment and the Department of Health will use the information submitted in the SNAN to conduct human health and environmental assessments within 90 days after the complete information is received.

The assessment of the substance identified concerns associated with human health effects associated with necrosis of the liver and significant public exposure from potential new activities. The Significant New Activity Notice is issued to obtain information to ensure that the substance will undergo further assessment before significant new activities are undertaken.

The information requirements in the Notice relate to general information in respect of the substance, details surrounding its use, exposure information, and mammalian

sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)⁴. Une substance destinée à l'exportation est une substance fabriquée ou importée au Canada qui est destinée uniquement aux marchés étrangers.

Cet avis ne s'applique pas à l'utilisation de la substance dans les produits de consommation auxquels la LCSPC ne s'applique pas, à l'exception des cosmétiques, au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*. L'avis ne s'applique pas non plus aux utilisations de la substance qui sont réglementées sous le régime des lois fédérales qui figurent à l'annexe 2 de la LCPE, par exemple la *Loi sur les produits antiparasitaires*, la *Loi sur les engrais* et la *Loi relative aux aliments du bétail*. L'avis ne s'applique pas non plus aux intermédiaires de réaction transitoires, aux impuretés, aux contaminants, aux intermédiaires ayant subi une réaction partielle et, dans certains cas, à des éléments tels que, sans toutefois s'y limiter, des déchets, des mélanges ou des articles manufacturés. Toutefois, il convient de noter que les composants individuels d'un mélange pourraient devoir être déclarés en vertu des dispositions relatives aux nouvelles activités de la LCPE. Pour en savoir plus, consulter le paragraphe 81(6) et l'article 3 de la LCPE ainsi que la section 3 des *Directives pour la déclaration et les essais de substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*⁵.

Renseignements à soumettre

L'avis indique les renseignements qui doivent être transmis à la ministre 90 jours avant la date à laquelle la substance diisopropyl-1,1'-biphényle, numéro d'enregistrement 69009-90-1 du Chemical Abstracts Service, est utilisée en vue d'une nouvelle activité. Le ministère de l'Environnement et le ministère de la Santé utiliseront les renseignements fournis dans la déclaration de nouvelle activité pour mener une évaluation des risques pour la santé humaine et l'environnement dans les 90 jours suivant la réception des renseignements complets.

L'évaluation de la substance a permis de cerner des préoccupations liées à des effets sur la santé humaine, dont des effets associés à la nécrose du foie et au degré d'exposition du public élevé pouvant être associé à de nouvelles activités potentielles. L'avis de nouvelle activité est promulgué pour obtenir des renseignements qui permettront de procéder à une évaluation plus poussée de la substance avant que ces nouvelles activités soient entreprises.

Les exigences en matière de renseignements dans le présent avis se rapportent principalement à des informations générales sur la substance, à des détails concernant son

⁵ The *Guidelines for the Notification and Testing of New Substances: Chemicals and Polymers* are available at <http://publications.gc.ca/site/eng/280464/publication.html>.

⁴ Le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* se trouve à l'adresse suivante : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2005-247/TexteComplet.html>.

⁵ Les *Directives pour la déclaration et les essais de substances nouvelles : substances chimiques et polymères* se trouvent à l'adresse suivante : <http://publications.gc.ca/site/fra/280466/publication.html>.

toxicity data in respect of the substance. Some of the proposed information requirements are set out in the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*.⁶

Additional guidance on preparing a SNAN can be found in section 4 of the *Guidelines for the Notification and Testing of New Substances: Chemicals and Polymers*.⁷

Transitional provision

A transitional provision is included in the Notice to facilitate compliance by persons who may already have imported or manufactured up to a 1 000 kg of the substance and started activities with it. The notice comes into force immediately. However, if the substance is used to manufacture any consumer products or any cosmetic, a threshold of 1 000 kg applies for the period between the publication of the Notice and June 24, 2018. On June 25, 2018, the threshold for this significant new activity will be lowered to 10 kg per calendar year.

Compliance

When assessing whether or not a substance is subject to the SNAc provisions,⁸ a person is expected to make use of information in their possession or to which they ought to have access. The phrase “to which they ought to have access” means information in any of the notifier’s offices worldwide or other locations where the notifier can reasonably have access to the information. For example, manufacturers are expected to have access to their formulations, while importers or users of a substance, mixture, or product are expected to have access to import records, usage information and the relevant Safety Data Sheets (SDS).⁹

utilisation, à des renseignements relatifs à l’exposition, et à des renseignements sur la substance en ce qui a trait à sa toxicité pour les mammifères. Certaines de ces exigences proposées en matière de renseignements sont prévues au *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*.⁶

Des indications supplémentaires sur la préparation d’une déclaration de nouvelle activité figurent à l’article 4 des *Directives pour la déclaration et les essais de substances nouvelles : substances chimiques et polymères*.⁷

Disposition transitoire

Une disposition transitoire a été prévue au présent avis de nouvelle activité afin de faciliter la conformité des personnes ayant déjà importé ou fabriqué la substance en une quantité n’excédant pas 1 000 kg et ayant déjà commencé des activités avec la substance. Le présent avis de nouvelle activité entre en vigueur immédiatement. Si la substance est utilisée pour fabriquer des produits de consommation ou des cosmétiques, une quantité-seuil de 1 000 kg s’appliquera pour la période comprise entre le jour de publication de l’avis et le 24 juin 2018. Cette quantité-seuil définissant la nouvelle activité sera abaissée à 10 kg par année civile le 25 juin 2018.

Conformité

Au moment de déterminer si une substance est assujettie aux dispositions relatives aux nouvelles activités⁸, on s’attend à ce qu’une personne utilise les renseignements dont elle dispose ou auxquels elle devrait avoir accès. L’expression « auxquels elle devrait avoir accès » désigne les renseignements qui se trouvent dans n’importe quel bureau du déclarant dans le monde ou à d’autres endroits où le déclarant peut y raisonnablement avoir accès. Par exemple, on s’attend à ce que les fabricants aient accès aux renseignements sur leurs formulations, tandis que les importateurs ou les utilisateurs d’une substance, d’un mélange ou d’un produit devraient avoir accès aux documents d’importation, aux données sur l’utilisation et aux fiches de données de sécurité (FDS)⁹ pertinentes.

⁶ The *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* are available at <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2005-247/FullText.html>.

⁷ The *Guidelines for the Notification and Testing of New Substances: Chemicals and Polymers* are available at <http://publications.gc.ca/site/eng/280464/publication.html>.

⁸ A comprehensive listing of substances that are subject to SNAc provisions is available at <http://www.ec.gc.ca/subsnouvelles-newsheets/default.asp?lang=En&n=0F76206A-1>.

⁹ Formerly “Material Safety Data Sheets” (MSDSs). Please refer to the *Regulations Amending the New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers) and the Export of Substances on the Export Control List Regulations* for reference to this amendment at <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2015/2015-02-11/html/sor-dors19-eng.php>.

⁶ Le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* se trouve à l’adresse suivante : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2005-247/TexteComplet.html>.

⁷ Les *Directives pour la déclaration et les essais de substances nouvelles : substances chimiques et polymères* se trouvent à l’adresse suivante : <http://publications.gc.ca/site/fra/280466/publication.html>.

⁸ La liste complète des substances qui sont visées par un arrêté se trouve à l’adresse suivante : <http://www.ec.gc.ca/subsnouvelles-newsheets/default.asp?lang=Fr&n=0F76206A-1>.

⁹ Anciennement appelées « fiches signalétiques » (FS). Veuillez consulter le *Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* et le *Règlement sur l’exportation des substances figurant à la Liste des substances d’exportation contrôlée* pour trouver la référence à la modification à l’adresse suivante : <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2015/2015-02-11/html/sor-dors19-fra.php>.

Although an SDS is an important source of information on the composition of a purchased product, it should be noted that the goal of the SDS is to protect the health of workers in the workplace from specific hazards of chemical products. Therefore, an SDS may not list all product ingredients that may be subject to a SNAc notice due to human health or environmental concerns. Any person requiring more detailed information on product composition is encouraged to contact their supplier.

If any information becomes available that reasonably supports the conclusion that the substance 1,1'-biphenyl, bis(1-methylethyl)-, Chemical Abstracts Service Registry No. 69009-90-1, is toxic or capable of becoming toxic, the person who is in possession of the information and is involved in activities with the substance is obligated, under section 70 of CEPA, to provide that information to the Minister without delay.

A company can submit a SNAN on behalf of its clients. For example, in cases where a person takes possession or control of a substance from another person, they may not be required to submit a SNAN, under certain conditions, if their activities were covered by an original SNAN submitted by the person from whom they obtained the substance. The Substances Management Advisory Note “Clarification in relation to the submission of Significant New Activity Notifications in application of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*” provides more detail on this subject.¹⁰

Under section 86 of CEPA, any person who transfers the physical possession or control of a substance subject to a SNAc notice shall notify all persons to whom the physical possession or control is transferred of the obligation to comply with the notice, including the obligation to notify the Minister of any significant new activity and to provide all the required information outlined above.

A pre-notification consultation (PNC) is recommended for notifiers who wish to consult with the program during the planning or preparation of their SNAN to discuss any questions or concerns they have about the prescribed information and test plans.

Where a person has questions concerning their obligations to comply with a notice, believes they may be out of compliance, or would like to request a PNC, they are

¹⁰ The advisory note “Clarification in relation to the submission of Significant New Activity Notifications in application of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*” is available at <http://www.ec.gc.ca/subsnouvelles-newssubs/default.asp?lang=En&n=CC526AE6-1>.

Bien que la FDS soit une source importante d'information sur la composition d'un produit acheté, il est nécessaire de noter que l'objectif de la FDS est de protéger la santé des employés en milieu de travail des risques spécifiques des produits chimiques. Par conséquent, il est possible qu'une FDS ne répertorie pas tous les ingrédients d'un produit qui peuvent faire l'objet d'un avis de nouvelle activité en raison de préoccupations pour la santé humaine ou l'environnement. Toute personne souhaitant obtenir de plus amples renseignements au sujet de la composition d'un produit est invitée à communiquer avec son fournisseur.

Si des renseignements sont disponibles pour appuyer raisonnablement la conclusion que la substance diisopropyl-1,1'-biphenyle, numéro d'enregistrement 69009-90-1 du Chemical Abstracts Service est toxique ou qu'elle peut le devenir, la personne qui possède ces renseignements, ou qui en a connaissance, et qui participe à des activités mettant en cause la substance est tenue, en vertu de l'article 70 de la LCPE, de communiquer ces renseignements sans délai à la ministre.

Une entreprise peut soumettre une déclaration de nouvelle activité au nom de ses clients. Par exemple, dans le cas où une personne prend la possession ou le contrôle d'une substance provenant d'une autre personne, elle peut ne pas être tenue de soumettre une déclaration de nouvelle activité, sous certaines conditions, si ses activités faisaient l'objet de la déclaration d'origine produite par le fournisseur lui ayant transféré la substance. La note d'avis de la gestion des substances « Clarification relativement à la déclaration de nouvelle activité en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* », fournit plus de détails à ce sujet¹⁰.

En vertu de l'article 86 de la LCPE, toute personne qui transfère la possession matérielle ou le contrôle d'une substance visée par un avis de nouvelle activité doit aviser toutes les personnes à qui sont transférés la possession ou le contrôle de l'obligation qu'elles ont de se conformer à cet avis, notamment de l'obligation d'aviser la ministre de toute nouvelle activité et de fournir l'information prescrite ci-dessus.

Une consultation avant déclaration est recommandée pour les déclarants qui souhaitent consulter le programme au cours de la planification ou de la préparation de leur déclaration de nouvelle activité pour discuter des questions ou des préoccupations qu'ils ont au sujet de l'information prescrite requise ou de la planification des essais.

Si une personne a des questions concernant ses obligations de se conformer aux dispositions d'un avis, si elle pense qu'elle est en situation de non-conformité ou si elle

¹⁰ La note d'avis « Clarification relativement à la déclaration de nouvelle activité en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* » se trouve à l'adresse suivante : <http://ec.gc.ca/subsnouvelles-newssubs/default.asp?lang=Fr&n=CC526AE6-1>.

encouraged to discuss their particular circumstances with the program by contacting the Substances Management Information Line.¹¹

CEPA is enforced in accordance with the publicly available *Compliance and Enforcement Policy for the Canadian Environmental Protection Act, 1999*.¹² In instances of non-compliance, consideration is given to factors such as the nature of the alleged violation, potential harm, intent, and history of compliance.

[25-1-o]

[25-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Waiver of information requirements for substances (subsection 81(9) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

Whereas any person who proposes to import or manufacture a substance that is not on the *Domestic Substances List* must provide to the Minister of the Environment the information required under subsection 81(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas any person who proposes to use, manufacture or import for a significant new activity a substance that is on the *Domestic Substances List* must provide to the Minister of the Environment the information required under subsection 81(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas any person who proposes to use for a significant new activity a substance that is not on the *Domestic Substances List* must provide to the Minister of the Environment the information required under subsection 81(4) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas a person may, pursuant to subsection 81(8) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, request any of the requirements to provide information under subsection 81(1), (3) or (4) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* to be waived; and

¹¹ The Substances Management Information Line can be contacted at eccc.substances.eccc@canada.ca (email), 1-800-567-1999 (toll-free in Canada), and 819-938-3232 (outside of Canada).

¹² The “Compliance and Enforcement Policy for the Canadian Environmental Protection Act, 1999” is available at <https://www.ec.gc.ca/alef-ewe/default.asp?lang=en&n=AF0C5063-1>.

veut demander une consultation avant déclaration, on l'invite à discuter de sa situation particulière en communiquant avec la Ligne d'information de la gestion des substances¹¹.

La LCPE est appliquée conformément à la Politique d'observation et d'application de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*¹², laquelle est accessible au public. En cas de non-conformité, on tient compte de facteurs comme la nature de l'infraction présumée, le préjudice potentiel, l'intention et l'historique de conformité.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Exemption à l'obligation de fournir des renseignements concernant les substances [paragraphe 81(9) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]

Attendu que toute personne qui se propose d'importer ou de fabriquer une substance qui ne figure pas à la *Liste intérieure* doit fournir à la ministre de l'Environnement les renseignements exigés aux termes du paragraphe 81(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu que toute personne qui se propose d'utiliser, de fabriquer ou d'importer, en vue d'une nouvelle activité, une substance qui figure à la *Liste intérieure* doit fournir à la ministre de l'Environnement les renseignements exigés aux termes du paragraphe 81(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu que toute personne qui se propose d'utiliser, en vue d'une nouvelle activité, une substance qui ne figure pas à la *Liste intérieure* doit fournir à la ministre de l'Environnement les renseignements exigés aux termes du paragraphe 81(4) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu qu'une personne peut, aux termes du paragraphe 81(8) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, demander une exemption à l'une des exigences de fournir les renseignements visés aux paragraphes 81(1), (3) ou (4) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

¹¹ On peut communiquer avec la Ligne d'information de la gestion des substances par courriel au eccc.substances.eccc@canada.ca, ou par téléphone au 1-800-567-1999 (sans frais au Canada) et au 819-938-3232 (à l'extérieur du Canada).

¹² La « Politique d'observation et d'application de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* » se trouve à l'adresse suivante : <https://www.ec.gc.ca/alef-ewe/default.asp?lang=Fr&n=AF0C5063-1>.

Whereas a waiver may be granted by the Minister of the Environment under subsection 81(8) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* if

- (a) in the opinion of the ministers, the information is not needed in order to determine whether the substance is toxic or capable of becoming toxic;
- (b) the substance is to be used for a prescribed purpose or manufactured at a location where, in the opinion of the ministers, the person requesting the waiver is able to contain the substance so as to satisfactorily protect the environment and human health; or
- (c) it is not, in the opinion of the ministers, practicable or feasible to obtain the test data necessary to generate the information,

Therefore, notice is hereby given, pursuant to subsection 81(9) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, that the Minister of the Environment waived some requirements to provide information in accordance with the following Annex pursuant to subsection 81(8) of that Act.

Jake Sanderson
Acting Executive Director
Program Development and Engagement Division

On behalf of the Minister of the Environment

ANNEX

Waiver of information requirements

(Subsection 81(9) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

Person to whom a waiver was granted	Information concerning a substance in relation to which a waiver was granted
Axalta Coating Systems Canada Company	Data in respect of octanol–water partition coefficient Data in respect of hydrolysis rate as a function of pH
BASF Canada Inc.	Data in respect of octanol–water partition coefficient Data in respect of hydrolysis rate as a function of pH Data in respect of water extractability

Attendu qu'une exemption peut être accordée aux termes du paragraphe 81(8) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* par la ministre de l'Environnement si, selon le cas :

- a) les ministres jugent que les renseignements ne sont pas nécessaires pour déterminer si la substance est effectivement ou potentiellement toxique;
- b) la substance est destinée à une utilisation réglementaire ou doit être fabriquée en un lieu où, selon les ministres, la personne qui demande l'exemption est en mesure de la contenir de façon à assurer une protection satisfaisante de l'environnement et de la santé humaine;
- c) il est impossible, selon les ministres, d'obtenir les résultats des essais nécessaires à l'établissement des renseignements,

Pour ces motifs, avis est par la présente donné, conformément au paragraphe 81(9) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que la ministre de l'Environnement a accordé une exemption à l'obligation de fournir des renseignements conformément à l'annexe suivante et aux termes du paragraphe 81(8) de cette loi.

Le directeur exécutif intérimaire
Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes
Jake Sanderson

Au nom de la ministre de l'Environnement

ANNEXE

Exemption à l'obligation de fournir des renseignements

[paragraphe 81(9) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

Nom des bénéficiaires de l'exemption	Renseignements visés par l'exemption concernant une substance
Axalta Coating Systems Canada Company	Données concernant le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH
BASF Canada Inc.	Données concernant le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données concernant l'extractibilité dans l'eau

Person to whom a waiver was granted	Information concerning a substance in relation to which a waiver was granted	Nom des bénéficiaires de l'exemption	Renseignements visés par l'exemption concernant une substance
Brenntag Canada Inc.	Data in respect of octanol–water partition coefficient Data in respect of water solubility Data from an adsorption-desorption screening test Data from an in vivo mammalian mutagenicity test	Brenntag Canada Inc.	Données concernant le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données concernant la solubilité dans l'eau Données provenant d'un essai de présélection sur l'adsorption et la désorption Données sur le pouvoir mutagène provenant d'un essai in vivo à l'égard des mammifères
Multibond Inc.	Data in respect of octanol–water partition coefficient Data in respect of hydrolysis rate as a function of pH Data in respect of water extractability Data from an acute toxicity test for the most sensitive species: fish, daphnia or algae	Multibond Inc.	Données concernant le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données concernant l'extractibilité dans l'eau Données provenant d'un essai de toxicité aiguë pour l'espèce la plus sensible : le poisson, la daphnie ou les algues

EXPLANATORY NOTE

The decision to grant a waiver is made on a case-by-case basis by Environment Canada in consultation with Health Canada. On average, approximately 100 waivers are granted yearly for chemicals and polymers and living organisms for an average of 500 notifications received.

For more information, please see the waivers web page on the New Substances website: <http://www.ec.gc.ca/subsnouvelles-newsups/default.asp?lang=En&n=7F19FF4B-1>.

[25-1-o]

[25-1-o]

DEPARTMENT OF TRANSPORT

AERONAUTICS ACT

Interim Order No. 7 Respecting the Use of Model Aircraft

Whereas the annexed *Interim Order No. 7 Respecting the Use of Model Aircraft* is required to deal with a significant risk, direct or indirect, to aviation safety or the safety of the public;

Whereas the provisions of the annexed *Interim Order No. 7 Respecting the Use of Model Aircraft* may be contained in a regulation made pursuant to

NOTE EXPLICATIVE

La décision d'accorder ou non une exemption est prise par Environnement Canada en fonction de chaque cas, en consultation avec Santé Canada. En moyenne, environ 500 déclarations réglementaires sont reçues chaque année et environ 100 exemptions sont accordées pour des substances chimiques et polymères et des organismes vivants.

Pour plus d'information, veuillez consulter la page Web des exemptions sur le site Web des substances nouvelles à l'adresse suivante : <http://www.ec.gc.ca/subsnouvelles-newsups/default.asp?lang=Fr&n=7F19FF4B-1>.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Arrêté d'urgence n° 7 visant l'utilisation des modèles réduits d'aéronefs

Attendu que l'*Arrêté d'urgence n° 7 visant l'utilisation des modèles réduits d'aéronefs*, ci-après, est requis pour parer à un risque appréciable — direct ou indirect — pour la sûreté aérienne ou la sécurité du public;

Attendu que les dispositions de l'*Arrêté d'urgence n° 7 visant l'utilisation des modèles réduits d'aéronefs*, ci-après, peuvent faire l'objet d'un règlement pris

section 4.9^a, paragraphs 7.6(1)(a)^b and (b)^c and section 7.7^d of Part I of the *Aeronautics Act*^e;

And whereas, pursuant to subsection 6.41(1.2)^f of the *Aeronautics Act*^e, the Minister of Transport has consulted with the persons and organizations that the Minister considers appropriate in the circumstances before making the annexed *Interim Order No. 7 Respecting the Use of Model Aircraft*;

Therefore, the Minister of Transport, pursuant to subsection 6.41(1)^f of the *Aeronautics Act*^e, makes the annexed *Interim Order No. 7 Respecting the Use of Model Aircraft*.

Ottawa, June 2, 2017

Marc Garneau
Minister of Transport

Interim Order No. 7 Respecting the Use of Model Aircraft

Interpretation

Definitions

1 (1) The following definitions apply in this Interim Order.

model aircraft means an aircraft, including an unmanned aircraft commonly known as a drone, the total weight of which does not exceed 35 kg (77.2 pounds), that is mechanically driven or launched into flight for recreational purposes and that is not designed to carry persons or other living creatures. (*modèle réduit d'aéronef*)

area of natural hazard or disaster means an area affected by an extreme natural event such as a flood, hurricane, storm surge, tsunami, avalanche, landslide, tornado, forest fire or earthquake. (*région touchée par des aléas naturels ou une catastrophe*)

Regulations means the *Canadian Aviation Regulations*. (*Règlement*)

restricted airspace means airspace of fixed dimensions that is so specified in the *Designated Airspace Handbook* and within which the flight of an aircraft is restricted in accordance with conditions specified in that Handbook,

^a S.C. 2014, c. 39, s. 144
^b S.C. 2015, c. 20, s. 12
^c S.C. 2004, c. 15, s. 18
^d S.C. 2001, c. 29, s. 39
^e R.S., c. A-2
^f S.C. 2004, c. 15, s. 11(1)

en vertu de l'article 4.9^a, des alinéas 7.6(1)a)^b et b)^c et de l'article 7.7^d de la partie I de la *Loi sur l'aéronautique*^e;

Attendu que, conformément au paragraphe 6.41(1.2)^f de la *Loi sur l'aéronautique*^e, le ministre des Transports a consulté au préalable les personnes et organismes qu'il estime opportun de consulter au sujet de l'*Arrêté d'urgence n° 7 visant l'utilisation des modèles réduits d'aéronefs*, ci-après;

À ces causes, le ministre des Transports, en vertu du paragraphe 6.41(1)^f de la *Loi sur l'aéronautique*^e, prend l'*Arrêté d'urgence n° 7 visant l'utilisation des modèles réduits d'aéronefs*, ci-après.

Ottawa, le 2 juin 2017

Le ministre des Transports
Marc Garneau

Arrêté d'urgence n° 7 visant l'utilisation des modèles réduits d'aéronefs

Définitions et interprétation

Définitions

1 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent arrêté d'urgence.

espace aérien réglementé Espace aérien de dimensions fixes, précisé comme tel dans le *Manuel des espaces aériens désignés*, à l'intérieur duquel les vols d'aéronef sont soumis aux conditions qui y sont spécifiées. Y est assimilé l'espace aérien restreint en vertu de l'article 5.1 de la Loi. (*restricted airspace*)

modèle réduit d'aéronef Aéronef, notamment un aéronef sans pilote communément appelé drone, dont la masse totale est d'au plus 35 kg (77,2 livres), qui est entraîné par des moyens mécaniques ou projeté en vol à des fins de loisirs et qui n'est pas conçu pour transporter des êtres vivants. (*model aircraft*)

région touchée par des aléas naturels ou une catastrophe Région affectée par l'effet de phénomènes naturels extrêmes comme les inondations, les ouragans, les ondes de tempête, les tsunamis, les avalanches, les glissements de terrain, les tornades, les incendies de forêt ou les séismes. (*area of natural hazard or disaster*)

^a L.C. 2014, ch. 39, art. 144
^b L.C. 2015, ch. 20, art. 12
^c L.C. 2004, ch. 15, art. 18
^d L.C. 2001, ch. 29, art. 39
^e L.R., ch. A-2
^f L.C. 2004, ch. 15, par. 11(1)

or airspace that is restricted under section 5.1 of the Act.
(*espace aérien réglementé*)

unmanned air vehicle means a power-driven aircraft, other than a model aircraft, that is designed to fly without a human operator on board. (*véhicule aérien non habité*)

visual line-of-sight or **VLOS** means unaided visual contact with an aircraft that is sufficient to be able to maintain control of the aircraft, know its location, and be able to scan the airspace in which it is operating to sense and avoid other aircraft or objects. (*visibilité directe* ou *VLOS*)

Interpretation

(2) Unless the context requires otherwise, all other words and expressions used in this Interim Order have the same meaning as in the Regulations.

Conflict between Interim Order and Regulations

(3) In the event of a conflict between this Interim Order and the Regulations, the Interim Order prevails.

Designated Provisions

Designation

2 (1) The designated provisions set out in column I of the schedule are designated as provisions the contravention of which may be dealt with under and in accordance with the procedure set out in sections 7.7 to 8.2 of the Act.

Maximum Amounts

(2) The amounts set out in column II of the schedule are the maximum amounts of the penalty payable in respect of a contravention of the designated provisions set out in column I.

Notice

(3) A notice referred to in subsection 7.7(1) of the Act must be in writing and must specify

(a) the particulars of the alleged contravention;

(b) that the person on whom the notice is served or to whom it is sent has the option of paying the amount specified in the notice or filing with the Tribunal a request for a review of the alleged contravention or the amount of the penalty;

(c) that payment of the amount specified in the notice will be accepted by the Minister in satisfaction of the amount of the penalty for the alleged contravention and that no further proceedings under Part I of the Act will be taken against the person on whom the notice in respect of that contravention is served or to whom it is sent;

Règlement Le Règlement de l'aviation canadien.
(*Regulations*)

véhicule aérien non habité Aéronef entraîné par moteur, autre qu'un modèle réduit d'aéronef, conçu pour effectuer des vols sans intervention humaine à bord. (*unmanned air vehicle*)

visibilité directe ou **VLOS** Contact visuel avec un aéronef, maintenu sans aucune aide, suffisant pour en maintenir le contrôle, en connaître l'emplacement et balayer du regard l'espace aérien dans lequel celui-ci est utilisé en vue de repérer et d'éviter les autres aéronefs ou objets. (*visual line-of-sight* ou *VLOS*)

Interprétation

(2) Sauf indication contraire du contexte, les autres termes utilisés dans le présent arrêté d'urgence s'entendent au sens du Règlement.

Incompatibilité entre le présent arrêté d'urgence et le Règlement

(3) Les dispositions du présent arrêté d'urgence l'emportent sur les dispositions incompatibles du Règlement.

Textes désignés

Désignation

2 (1) Les textes désignés figurant à la colonne I de l'annexe sont désignés comme textes dont la contravention peut être traitée conformément à la procédure prévue aux articles 7.7 à 8.2 de la Loi.

Montants maximaux

(2) Les montants indiqués à la colonne II de l'annexe représentent les montants maximaux de l'amende à payer au titre d'une contravention aux textes désignés figurant à la colonne I.

Avis

(3) L'avis visé au paragraphe 7.7(1) de la Loi est fait par écrit et comporte :

a) une description des faits reprochés;

b) un énoncé indiquant que le destinataire de l'avis doit soit payer le montant fixé dans l'avis, soit déposer auprès du Tribunal une requête en révision des faits reprochés ou du montant de l'amende;

c) un énoncé indiquant que le paiement du montant fixé dans l'avis sera accepté par le ministre en règlement de l'amende imposée et qu'aucune poursuite ne sera intentée par la suite au titre de la partie I de la Loi contre le destinataire de l'avis pour la même contravention;

(d) that the person on whom the notice is served or to whom it is sent will be provided with an opportunity consistent with procedural fairness and natural justice to present evidence before the Tribunal and make representations in relation to the alleged contravention if the person files a request for a review with the Tribunal; and

(e) that the person on whom the notice is served or to whom it is sent will be considered to have committed the contravention set out in the notice if they fail to pay the amount specified in the notice and fail to file a request for a review with the Tribunal within the prescribed period.

Application

Recreational Purposes

3 (1) Subject to subsection (2), this Interim Order applies in respect of model aircraft having a total weight of more than 250 g (0.55 pounds) but not more than 35 kg (77.2 pounds).

(2) It does not apply to

(a) unmanned air vehicles; and

(b) model aircraft operated at events organized by the Model Aeronautics Association of Canada (MAAC) or at airfields located in a zone administered by MAAC or a MAAC club.

Suspended Provision of Regulations

Prohibited Use

4 The effect of section 602.45 of the Regulations is suspended in respect of the model aircraft referred to in subsection 3(1).

Model Aircraft Operating and Flight Provisions

Prohibitions

5 (1) No person shall operate a model aircraft

(a) at an altitude greater than 300 feet AGL;

(b) within controlled airspace;

(c) within restricted airspace;

d) un énoncé indiquant que, si le destinataire de l'avis dépose une requête auprès du Tribunal, il se verra accorder la possibilité de présenter ses éléments de preuve et ses observations sur les faits reprochés, conformément aux principes de l'équité procédurale et de la justice naturelle;

e) un énoncé indiquant que l'omission par le destinataire de l'avis de verser le montant fixé dans l'avis et de déposer dans le délai imparti une requête en révision auprès du Tribunal vaudra déclaration de responsabilité à l'égard de la contravention.

Application

Fins récréatives

3 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent arrêté s'applique à l'égard des modèles réduits d'aéronefs dont la masse totale est de plus de 250 g (0,55 livre) sans dépasser 35 kg (77,2 livres).

(2) Il ne s'applique pas à l'égard :

a) des véhicules aériens non habités;

b) des modèles réduits d'aéronefs utilisés lors d'événements organisés par les Modélistes aéronautiques associés du Canada (MAAC) ou dans des champs d'aviation situés dans une région administrée par les MAAC ou par un club affilié aux MAAC.

Disposition du Règlement suspendue

Utilisation interdite

4 L'application de l'article 602.45 du Règlement est suspendue à l'égard des modèles réduits d'aéronefs visés au paragraphe 3(1).

Dispositions relatives à l'utilisation et au vol des modèles réduits d'aéronefs

Interdictions

5 (1) Il est interdit d'utiliser un modèle réduit d'aéronef :

a) à une altitude supérieure à 300 pieds AGL;

b) à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé;

c) à l'intérieur d'un espace aérien réglementé;

- (d) over or within the security perimeter of a police or first responder emergency operation site;
- (e) over or within an open-air assembly of persons;
- (f) at night; or
- (g) in cloud.

(2) No person shall operate more than one model aircraft at a time.

(3) No person shall operate a model aircraft having a total weight of more 250 g (0.55 pounds) but not more than 1 kg (2.2 pounds) at a lateral distance of less 100 feet (30 m) from vehicles, vessels or the public, including spectators, bystanders or any person not associated with the operation of the aircraft.

(4) No person shall operate a model aircraft having a total weight of more 1 kg (2.2 pounds) but not more than 35 kg (77.2 pounds) at a lateral distance of less 250 feet (75 m) from vehicles, vessels or the public, including spectators, bystanders or any person not associated with the operation of the aircraft.

(5) No person shall operate a model aircraft

- (a) within 3 nautical miles (5.5 km) of the centre of an aerodrome, except a heliport or an aerodrome that is used exclusively by helicopters;
- (b) within 1 nautical mile (1.8 km) of a heliport or an aerodrome that is used exclusively by helicopters; or
- (c) inside an aerodrome control zone.

(6) No person shall operate a model aircraft

- (a) over or within an area of natural hazard or disaster; or
- (b) any area that is located within 9 km of an area of natural hazard or disaster.

Right of Way

6 A person operating a model aircraft must give way to manned aircraft at all times.

Visual Line-of-Sight

7 (1) A person operating a model aircraft must ensure that it is operated within VLOS at all times during the flight.

d) à l'intérieur ou au-dessus du périmètre de sécurité d'un site d'opération d'urgence de la police ou d'un premier répondant;

e) au milieu ou au-dessus d'un rassemblement de personnes en plein air;

f) pendant la nuit;

g) dans les nuages.

(2) Il est interdit d'utiliser plus d'un modèle réduit d'aéronef à la fois.

(3) Il est interdit d'utiliser un modèle réduit d'aéronef dont la masse maximale au décollage est supérieure à 250 g (0,55 livre) et d'au plus 1 kg (2,2 livres) à une distance de moins de 100 pieds (30 m), mesurés latéralement, d'un véhicule, d'un navire ou du public, y compris un spectateur, un passant ou toute autre personne qui ne participe pas à l'utilisation de l'aéronef.

(4) Il est interdit d'utiliser un modèle réduit d'aéronef dont la masse maximale au décollage est supérieure à 1 kg (2,2 livres) et d'au plus 35 kg (77,2 livres) à une distance de moins de 250 pieds (75 m), mesurés latéralement, d'un véhicule, d'un navire ou du public, y compris un spectateur, un passant ou toute autre personne qui ne participe pas à l'utilisation de l'aéronef.

(5) Il est interdit d'utiliser un modèle réduit d'aéronef :

a) à une distance inférieure à 3 milles marins (5,5 km) d'un aérodrome, à l'exclusion d'un aérodrome ou d'un heliport utilisé exclusivement par des hélicoptères;

b) à une distance inférieure à 1 mille marin (1,8 km) d'un aérodrome ou d'un heliport utilisé exclusivement par des hélicoptères;

c) à l'intérieur de la zone de contrôle d'un aérodrome.

(6) Il est interdit d'utiliser un modèle réduit d'aéronef au milieu ou au-dessus :

a) soit d'une région touchée par des aléas naturels ou une catastrophe;

b) soit d'une région située à une distance inférieure à 9 km d'une région touchée par des aléas naturels ou une catastrophe.

Priorité de passage

6 La personne qui utilise un modèle réduit d'aéronef cède en tout temps le passage aux aéronefs habités.

Vol en visibilité directe

7 (1) La personne qui utilise un modèle réduit d'aéronef doit le suivre en visibilité directe pendant toute la durée du vol.

(2) No person shall operate a model aircraft at a lateral distance of more than 1640 feet (500 m) from the person's location.

Contact Information

8 The owner of a model aircraft shall not operate or permit a person to operate the aircraft unless the name, address and telephone number of the owner are clearly made visible on the aircraft.

SCHEDULE

(Subsections 2(1) and (2))

Designated Provisions

Column I	Column II	
	Maximum Amount of Penalty (\$)	
Designated Provision	Individual	Corporation
Section 5	3,000	15,000
Section 6	3,000	15,000
Section 7	3,000	15,000
Section 8	3,000	15,000

[25-1-o]

(2) Elle ne doit pas le faire voler au-delà d'une distance de 1640 pieds (500 m), mesurés latéralement, de l'emplacement où elle se trouve.

Coordonnées

8 Il est interdit au propriétaire d'un modèle réduit d'aéronef de l'utiliser, ou de permettre à une autre personne de l'utiliser, à moins que les nom, adresse et numéro de téléphone du propriétaire ne soient clairement visibles sur l'aéronef.

ANNEXE

(paragraphes 2(1) et (2))

Textes désignés

Colonne I	Colonne II	
	Montant maximal de l'amende (\$)	
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Article 5	3 000	15 000
Article 6	3 000	15 000
Article 7	3 000	15 000
Article 8	3 000	15 000

[25-1-o]

DEPARTMENT OF TRANSPORT

MARINE LIABILITY ACT

Ship-source Oil Pollution Fund

Pursuant to section 110* of the *Marine Liability Act* (the Act) and the *Marine Liability and Information Return Regulations* made pursuant to paragraph 110(3)(b)* of the Act, the maximum aggregate liability of the Ship-source Oil Pollution Fund in respect of any particular occurrence during the fiscal year commencing April 1, 2017, will be \$171,692,521.

Marc Garneau, P.C., M.P.
Minister of Transport

[25-1-o]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE MARITIME

Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

Conformément à l'article 110* de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la Loi) et au *Règlement sur la responsabilité en matière maritime et les déclarations de renseignements*, pris conformément à l'alinéa 110(3)(b)* de la Loi, le montant total maximal de responsabilité de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires à l'égard de tout événement particulier, au cours de l'exercice financier commençant le 1^{er} avril 2017 sera de 171 692 521 \$.

Le ministre des Transports
Marc Garneau, C.P., député

[25-1-o]

* S.C. 2001, c. 6

* L.C. 2001, ch. 6

DEPARTMENT OF TRANSPORT**MARINE LIABILITY ACT*****Ship-source Oil Pollution Fund***

Pursuant to section 113* of the *Marine Liability Act* (the Act) and the *Marine Liability and Information Return Regulations* made pursuant to paragraph 113(3)(b)* of the Act, the amount of the levy in respect of payments into the Ship-source Oil Pollution Fund required by subsection 112(2)* of the Act would be 51.50 cents if the levy were to be imposed pursuant to subsection 114(1)* of the Act during the fiscal year commencing April 1, 2017.

Marc Garneau, P.C., M.P.

Minister of Transport

[25-1-o]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS**LOI SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE MARITIME*****Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires***

Conformément à l'article 113* de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la Loi) et au *Règlement sur la responsabilité en matière maritime et les déclarations de renseignements*, pris conformément à l'alinéa 113(3)b)* de la Loi, le montant de la contribution payable à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires visée au paragraphe 112(2)* de la Loi serait de 51,50 cents si la contribution était imposée conformément au paragraphe 114(1)* de la Loi, au cours de l'exercice financier commençant le 1^{er} avril 2017.

Le ministre des Transports

Marc Garneau, C.P., député

[25-1-o]

INNOVATION, SCIENCE AND ECONOMIC DEVELOPMENT CANADA**RADIOCOMMUNICATION ACT*****Notice No. SLPB-002-17 – Consultation on a Licence Renewal Process for Advanced Wireless Services and other Spectrum***

The intent of this notice is to announce a public consultation through Innovation, Science and Economic Development Canada's (ISED) document entitled *Consultation on a Licence Renewal Process for Advanced Wireless Services and other Spectrum*. This document sets out ISED's proposals regarding the renewal of licences in the following spectrum bands:

- (a) advanced wireless services 1710-1755 MHz/2110-2155 MHz (AWS-1);
- (b) personal communications services (PCS) extension bands 1910-1915 MHz/1990-1995 MHz (GBlock); and
- (c) the band 1670-1675 MHz (I Block).

Comments are being sought on all aspects related to the renewal of these licences.

INNOVATION, SCIENCES ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE CANADA**LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION*****Avis n° SLPB-002-17 – Consultation sur le processus de renouvellement des licences relatives aux services sans fil évolués et autres bandes de fréquences***

Le présent avis a pour objet d'annoncer une consultation publique dans le cadre du document d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE) intitulé *Consultation sur le processus de renouvellement des licences relatives aux services sans fil évolués et autres bandes de fréquences*. Ce document énonce les propositions d'ISDE concernant le renouvellement des licences dans les bandes de fréquences suivantes :

- a) Services sans fil évolués : bandes de 1 710 à 1 755 MHz et de 2 110 à 2 155 MHz (SSFE-1);
- b) Services de communications personnelles (SCP) : bandes étendues de 1 910 à 1 915 MHz et de 1 990 à 1 995 MHz (bloc G);
- c) Bande de 1 670 à 1 675 MHz (bloc I).

On sollicite des observations sur tous les aspects du renouvellement de ces licences.

* S.C. 2001, c. 6

* L.C. 2001, ch. 6

Submitting comments

To ensure consideration, parties should submit their comments no later than July 25, 2017. Respondents are asked to provide their comments in electronic format (Microsoft Word or Adobe PDF) to the following email address: ic.spectrumauctions-encheresduspectre.ic@canada.ca. Soon after the close of the comment period, all comments will be posted on ISED's Spectrum Management and Telecommunications website at <http://www.ised.gc.ca/spectrum>. All comments will be reviewed and considered by ISED in order for the Department to arrive at its decisions regarding the above-mentioned proposals.

ISED will also provide interested parties with the opportunity to reply to comments from other parties. Reply comments will be accepted until August 14, 2017.

Written submissions should be addressed to the Senior Director, Spectrum Licensing and Auction Operations, Innovation, Science and Economic Development Canada, 235 Queen Street, 6th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0H5.

All submissions should cite the *Canada Gazette*, Part I, the publication date, the title and the notice reference number (SLPB-002-17).

Obtaining copies

Copies of this notice and of documents referred to herein are available electronically on ISED's Spectrum Management and Telecommunications website at <http://www.ised.gc.ca/spectrum>.

Official versions of *Canada Gazette* notices can be viewed at <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/index-eng.html>.

June 15, 2017

Heather Hall

Acting Director General
Spectrum Licensing Policy Branch

[25-1-o]

PRIVY COUNCIL OFFICE

Appointment opportunities

We know that our country is stronger – and our government more effective – when decision-makers reflect Canada's diversity. Moving forward, the Government of Canada will use an appointment process that is transparent and merit-based, strives for gender parity, and

Présentation des commentaires

Les intéressés doivent présenter leurs commentaires au plus tard le 25 juillet 2017 pour qu'ils soient pris en considération. Les répondants sont priés d'envoyer leurs commentaires sous forme électronique (Microsoft Word ou Adobe PDF) par courriel à l'adresse suivante : ic.spectrumauctions-encheresduspectre.ic@canada.ca. Peu après la clôture de la période de présentation des commentaires, tous les commentaires reçus seront affichés sur le site Web de Gestion du spectre et télécommunications d'ISDE, à l'adresse suivante : <http://www.ic.gc.ca/eic/site/smt-gst.nsf/fra/accueil>. Tous les commentaires seront examinés et pris en considération par le personnel d'ISDE afin de prendre les décisions concernant les propositions mentionnées ci-dessus.

ISDE donnera la possibilité aux intéressés de répondre aux commentaires présentés par d'autres parties. Ces réponses seront acceptées jusqu'au 14 août 2017.

Les observations par écrit doivent être envoyées par la poste à la Directrice principale, Licences du spectre et opérations des enchères, Innovation, Sciences et Développement économique Canada, 235, rue Queen, 6^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0H5.

Toutes les présentations doivent citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, la date de publication, le titre et le numéro de référence de l'avis (SLPB-002-17).

Obtention de copies

Le présent avis ainsi que le document cité sont affichés sur le site Web de Gestion du spectre et télécommunications d'ISDE à l'adresse suivante : <http://www.ic.gc.ca/eic/site/smt-gst.nsf/fra/accueil>.

On peut consulter la version officielle des avis de la *Gazette du Canada* à l'adresse suivante : <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/index-fra.html>.

Le 15 juin 2017

La directrice générale par intérim
Direction générale de la politique des licences du spectre
Heather Hall

[25-1-o]

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ

Possibilités de nominations

Nous savons que notre pays est plus fort et notre gouvernement plus efficace lorsque les décideurs reflètent la diversité du Canada. À l'avenir, le gouvernement du Canada suivra un processus de nomination transparent et fondé sur le mérite qui s'inscrit dans le droit fil de

ensures that Indigenous Canadians and minority groups are properly represented in positions of leadership. We will continue to search for Canadians who reflect the values that we all embrace: inclusion, honesty, fiscal prudence, and generosity of spirit. Together, we will build a government as diverse as Canada.

The Government of Canada is currently seeking applications from diverse and talented Canadians from across the country who are interested in the following positions.

Current opportunities

The following opportunities for appointments to Governor in Council positions are currently open for applications. Every opportunity is open for a minimum of two weeks from the date of posting on the Governor in Council Appointments website (<http://www.appointments-nominations.gc.ca/slctnPrcs.asp?menu=1&lang=eng>).

l'engagement du gouvernement à assurer la parité entre les sexes et une représentation adéquate des Canadiens autochtones et des groupes minoritaires dans les postes de direction. Nous continuerons de rechercher des Canadiens qui incarnent les valeurs qui nous sont chères : l'inclusion, l'honnêteté, la prudence financière et la générosité d'esprit. Ensemble, nous créerons un gouvernement aussi diversifié que le Canada.

Le gouvernement du Canada sollicite actuellement des candidatures auprès de divers Canadiens talentueux provenant de partout au pays qui manifestent un intérêt pour les postes suivants.

Possibilités d'emploi actuelles

Les possibilités de nominations des postes pourvus par décret suivantes sont actuellement ouvertes aux demandes. Chaque possibilité est ouverte aux demandes pour un minimum de deux semaines à compter de la date de la publication sur le site Web des nominations par le gouverneur en conseil (<http://www.appointments-nominations.gc.ca/slctnPrcs.asp?menu=1&lang=fra>).

Position	Organization	Closing date
Members	Atlantic Pilotage Authority	July 17, 2017
Commissioner (Canada)	British Columbia Treaty Commission	July 17, 2017
Chairperson	Canada Deposit Insurance Corporation	July 17, 2017
Directors	Canada Deposit Insurance Corporation	August 8, 2017
Chairperson	Canada Foundation for Innovation	July 24, 2017
Directors	Canada Foundation for Innovation	August 8, 2017
Directors	Canada Infrastructure Bank	June 30, 2017
President and CEO	Canada Infrastructure Bank	June 30, 2017
Chairperson	Canadian Centre on Substance Abuse	July 6, 2017
Chairperson	Canadian Commercial Corporation	July 24, 2017
Directors	Canadian Commercial Corporation	August 10, 2017

Poste	Organisation	Date de clôture
Membres	Administration de pilotage de l'Atlantique	17 juillet 2017
Commissaire (Canada)	Commission des traités de la Colombie-Britannique	17 juillet 2017
Président(e) du Conseil	Société d'assurance-dépôts du Canada	17 juillet 2017
Administrateurs(trices)	Société d'assurance-dépôts du Canada	8 août 2017
Président(e) du conseil	Fondation canadienne pour l'innovation	24 juillet 2017
Administrateurs(trices)	Fondation canadienne pour l'innovation	8 août 2017
Administrateurs(trices) du conseil	Banque de l'infrastructure du Canada	30 juin 2017
Président(e) et premier(ère) dirigeant(e)	Banque de l'infrastructure du Canada	30 juin 2017
Président(e)	Centre canadien de lutte contre les toxicomanies	6 juillet 2017
Président(e) du conseil	Corporation commerciale canadienne	24 juillet 2017
Administrateurs(trices)	Corporation commerciale canadienne	10 août 2017

Position	Organization	Closing date	Poste	Organisation	Date de clôture
President	Canadian Institutes of Health Research	June 30, 2017	Président(e)	Instituts de recherche en santé du Canada	30 juin 2017
Chairperson	Canadian International Trade Tribunal	July 14, 2017	Président(e)	Tribunal canadien du commerce extérieur	14 juillet 2017
Member	Canadian Transportation Agency	July 17, 2017	Membre	Office des transports du Canada	17 juillet 2017
Vice-Chairperson	Canadian Transportation Agency	July 17, 2017	Vice-président(e)	Office des transports du Canada	17 juillet 2017
Lay Members	Competition Tribunal	July 24, 2017	Membres non juge	Tribunal de la concurrence	24 juillet 2017
Chairperson	Export Development Canada	July 24, 2017	Président(e) du conseil	Exportation et développement Canada	24 juillet 2017
Directors	Export Development Canada	August 10, 2017	Administrateurs(trices)	Exportation et développement Canada	10 août 2017
Director	First Nations Financial Management Board	July 17, 2017	Conseiller(ère)	Conseil de gestion financière des Premières Nations	17 juillet 2017
Chairperson	Great Lakes Pilotage Authority	July 17, 2017	Président(e) du conseil d'administration	Administration de pilotage des Grands Lacs	17 juillet 2017
Members	Great Lakes Pilotage Authority	August 1, 2017	Membres	Administration de pilotage des Grands Lacs	1 ^{er} août 2017
Chairperson	Laurentian Pilotage Authority	July 17, 2017	Président(e) du conseil d'administration	Administration de pilotage des Laurentides	17 juillet 2017
Members	Laurentian Pilotage Authority	August 1, 2017	Membres	Administration de pilotage des Laurentides	1 ^{er} août 2017
Chairperson	National Farm Products Council	July 6, 2017	Président(e)	Conseil national des produits agricoles	6 juillet 2017
Member	National Farm Products Council	July 20, 2017	Membre	Conseil national des produits agricoles	20 juillet 2017
Commissioner of Lobbying	Office of the Commissioner of Lobbying		Commissaire au lobbying	Commissariat au lobbying	
Conflict of Interest and Ethics Commissioner	Office of the Conflict of Interest and Ethics Commissioner		Commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique	Commissariat aux conflits d'intérêts et à l'éthique	
Information Commissioner	Office of the Information Commissioner	July 14, 2017	Commissaire à l'information	Commissariat à l'information	14 juillet 2017
Members	Pacific Pilotage Authority	July 17, 2017	Membres	Administration de pilotage du Pacifique	17 juillet 2017
Chairperson	Standards Council of Canada	July 17, 2017	Président(e) du conseil	Conseil canadien des normes	17 juillet 2017
Executive Director	Standards Council of Canada	July 17, 2017	Directeur(trice) général(e)	Conseil canadien des normes	17 juillet 2017

Position	Organization	Closing date
Members	Standards Council of Canada	August 8, 2017
Members	Social Security Tribunal	June 30, 2017

Ongoing opportunities

Opportunities posted on an ongoing basis.

Position	Organization	Closing date
Members	Veterans Review and Appeal Board	July 31, 2017

Upcoming opportunities

New opportunities that will be posted in the coming weeks.

Position	Organization
President (Chief Executive Officer)	Atomic Energy of Canada Limited
Director	Canada Post Corporation
Chairperson	Canadian Broadcasting Corporation
Director	Canadian Broadcasting Corporation
President	Canadian Broadcasting Corporation
Chairperson	Civilian Review and Complaints Commission for the Royal Canadian Mounted Police
Sergeant-at-Arms	House of Commons
President	International Development Research Centre
Commissioner	International Joint Commission
Chief Executive Officer	Invest in Canada Agency
Chief Electoral Officer	Office of the Chief Electoral Officer

Poste	Organisation	Date de clôture
Membres	Conseil canadien des normes	8 août 2017
Membres	Tribunal de la sécurité sociale	30 juin 2017

Possibilités d'emploi permanentes

Possibilités affichées de manière continue.

Poste	Organisation	Date de clôture
Membres	Tribunal des anciens combattants (révision et appel)	31 juillet 2017

Possibilités d'emploi à venir

Nouvelles possibilités de nominations qui seront affichées dans les semaines à venir.

Poste	Organisation
Président(e) et premier(ère) dirigeant(e)	Énergie atomique du Canada limitée
Administrateur(trice)	Société canadienne des postes
Président(e) du conseil	Société Radio-Canada
Administrateur(trice)	Société Radio-Canada
Président(e)-directeur(trice) général(e)	Société Radio-Canada
Président(e)	Commission civile d'examen et de traitement des plaintes relatives à la Gendarmerie royale du Canada
Sergent(e) d'armes	Chambre des communes
Président(e)	Centre de recherches pour le développement international
Commissaire	Commission mixte internationale
Président(e) et premier(ère) dirigeant(e)	Agence Investir au Canada
Directeur(trice) général(e) des élections	Bureau du directeur général des élections

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 Bosc

Acting Clerk of the House of Commons

CHIEF ELECTORAL OFFICER**CANADA ELECTIONS ACT***Deregistration of registered electoral district associations*

On application by the electoral district association, in accordance with subsection 467(1) of the *Canada Elections Act*, the following associations are deregistered, effective June 30, 2017:

Association du Bloc Québécois
LaSalle—Émard—Verdun
Bloc Québécois Drummond
L'Association du Parti Vert du Canada
Laurentides—Labelle

June 9, 2017

Stéphane Perrault

Acting Chief Electoral Officer

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 Bosc**DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS****LOI ÉLECTORALE DU CANADA***Radiation d'associations de circonscription enregistrées*

À la demande de l'association de circonscription, conformément au paragraphe 467(1) de la *Loi électorale du Canada*, les associations suivantes sont radiées à compter du 30 juin 2017 :

Association du Bloc Québécois
LaSalle—Émard—Verdun
Bloc Québécois Drummond
L'Association du Parti Vert du Canada
Laurentides—Labelle

Le 9 juin 2017

Le directeur général des élections par intérim

Stéphane Perrault

COMMISSIONS

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

DETERMINATION

Professional, administrative and management support services

Notice is hereby given that, after completing its inquiry, the Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) made a determination (File No. PR-2016-056) on June 14, 2017, with respect to a complaint filed by Valcom Consulting Group Inc. (VCG), of Ottawa, Ontario, pursuant to subsection 30.11(1) of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, R.S.C., 1985, c. 47 (4th Supp.), concerning a procurement (Solicitation No. W8486-173369) by the Department of National Defence. The solicitation was for the provision of technical, engineering and maintenance services.

VCG alleged that the retendering of this solicitation was unjustified and unwarranted and that VCG should have been awarded the contract to provide technical, engineering and maintenance services.

Having examined the evidence presented by the parties and considered the provisions of the *Agreement on Internal Trade* and the *North American Free Trade Agreement*, the Tribunal determined that the complaint was valid.

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, June 14, 2017

[25-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The Commission posts on its website 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 website, www.crtc.gc.ca, under "Part 1 Applications."

COMMISSIONS

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

DÉCISION

Services de soutien professionnel et administratif et services de soutien à la gestion

Avis est donné par la présente que le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal), à la suite de son enquête, a rendu une décision (dossier n° PR-2016-056) le 14 juin 2017 concernant une plainte déposée par Valcom Consulting Group Inc. (VCG), 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^e suppl.), au sujet d'un marché (invitation n° W8486-173369) passé par le ministère de la Défense nationale. L'invitation portait sur la fourniture de services techniques, d'ingénierie et d'entretien.

VCG alléguait que le lancement d'un nouvel appel d'offres était injustifié et que le contrat de fourniture de services techniques, d'ingénierie et d'entretien aurait dû lui être adjugé.

Après avoir examiné les éléments de preuve présentés par les parties et tenu compte des dispositions de l'*Accord sur le commerce intérieur* et de l'*Accord de libre-échange nord-américain*, le Tribunal a jugé que la plainte était fondée.

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

Ottawa, le 14 juin 2017

[25-1-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^{er} 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, certaines demandes de radiodiffusion sous la rubrique « Demandes de la Partie 1 ».

To be up to date on all ongoing proceedings, it is important to regularly consult “Today’s Releases” on the Commission’s website, 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 website 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 website under “Public Proceedings.”

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PART 1 APPLICATIONS

The following applications for renewal or amendment, or complaints were posted on the Commission’s website between June 9 and June 15, 2017.

Application filed by / Demande présentée par	Application number / Numéro de la demande	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Deadline for submission of interventions, comments or replies / Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses
Rogers Media Inc.	2016-0954-6	CJAQ-FM	Calgary	Alberta	July 10, 2017 / 10 juillet 2017
Ethnic Channels Group Limited	2017-0464-3	FIGHTBOX	Across Canada / L’ensemble du Canada		July 12, 2017 / 12 juillet 2017
Rogers Communications Canada Inc.	2017-0492-4	Broadcasting distribution undertakings / Entreprises de distribution de radiodiffusion	Various locations in Canada / Diverses localités au Canada		June 29, 2017 / 29 juin 2017

DECISIONS

DÉCISIONS

Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province
2017-191	June 9, 2017 / 9 juin 2017	My Broadcasting Corporation	English-language, commercial FM radio station / Station de radio FM commerciale de langue anglaise	Simcoe	Ontario
2017-192	June 9, 2017 / 9 juin 2017		Aurora radio market / Marché radiophonique d’Aurora	Aurora	Ontario

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 ».

Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province
2017-193	June 9, 2017 / 9 juin 2017		Brampton radio market / Marché radiophonique de Brampton	Brampton	Ontario
2017-196	June 14, 2017 / 14 juin 2017	InsightEdge Inc.	Star HD and / et Canal 24 Horas	Across Canada / L'ensemble du Canada	
2017-198	June 14, 2017 / 14 juin 2017	Various applicants / Divers demandeurs	Native FM radio stations / Stations de radio FM autochtone	Various locations in Canada / Diverses localités au Canada	
2017-199	June 15, 2017 / 15 juin 2017	Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada	CBF-FM-8	Parent	Quebec / Québec

[25-1-o]

[25-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION**PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT***Permission granted (Boisclair, Daniel)*

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Daniel Boisclair, Farm Labourer (GL-MAN-5), Normandin Research Farm, Agriculture and Agri-Food Canada, Normandin, Quebec, to be a candidate, before and during the election period, for the position of Councillor for the Town of Normandin, Quebec, in a municipal election to be held on November 5, 2017.

June 14, 2017

Natalie Jones

Director General
Political Activities and
Non-Partisanship Directorate

[25-1-o]

[25-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION**PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT***Permission granted (Caron, Francine)*

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Francine Caron, Administrative Assistant to the Director (AS-1), Refugee Affairs, Immigration, Refugees and Citizenship Canada,

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE**LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE***Permission accordée (Boisclair, Daniel)*

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Daniel Boisclair, ouvrier agricole (GL-MAN-5), Ferme expérimentale Normandin, Agriculture et agroalimentaire Canada, Normandin (Québec), la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de se porter candidat, avant et pendant la période électorale, au poste de conseiller de la Ville de Normandin (Québec), à l'élection municipale prévue pour le 5 novembre 2017.

Le 14 juin 2017

La directrice générale
Direction des activités politiques
et de l'impartialité politique

Natalie Jones

[25-1-o]

[25-1-o]

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE**LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE***Permission accordée (Caron, Francine)*

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Francine Caron, adjointe administrative au directeur (AS-1), Affaires des réfugiés, Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada, Ottawa (Ontario), la permission, aux

Ottawa, Ontario, to be a candidate, before and during the election period, for the position of Councillor for the Municipality of Lochaber-Partie-Ouest, Quebec, in a municipal election to be held on November 5, 2017.

June 12, 2017

Natalie Jones

Director General
Political Activities and
Non-Partisanship Directorate

[25-1-o]

termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de se porter candidate, avant et pendant la période électorale, au poste de conseillère de la Municipalité de Lochaber-Partie-Ouest (Québec), à l'élection municipale prévue pour le 5 novembre 2017.

Le 12 juin 2017

La directrice générale
Direction des activités politiques
et de l'impartialité politique

Natalie Jones

[25-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission granted (Olivares, Judith)

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Judith Olivares, Office Assistant (CR-4), Canada Border Services Agency, Montréal, Quebec, to be a candidate, before and during the election period, for the positions of Councillor and Deputy Mayor, Municipality of Saint-Amable, Quebec, in a municipal election to be held on November 5, 2017.

June 14, 2017

Natalie Jones

Director General
Political Activities and
Non-Partisanship Directorate

[25-1-o]

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission accordée (Olivares, Judith)

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Judith Olivares, adjointe de bureau (CR-4), Agence des services frontaliers du Canada, Montréal (Québec), la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de se porter candidate, avant et pendant la période électorale, aux postes de conseillère et de mairesse suppléante de la Municipalité de Saint-Amable (Québec), à l'élection municipale prévue pour le 5 novembre 2017.

Le 14 juin 2017

La directrice générale
Direction des activités politiques
et de l'impartialité politique

Natalie Jones

[25-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES

THE BANK OF NOVA SCOTIA

RELOCATION OF DESIGNATED OFFICE FOR THE SERVICE OF ENFORCEMENT NOTICES

Notice is hereby given, in compliance with the *Support Orders and Support Provisions (Banks and Authorized Foreign Banks) Regulations*, that The Bank of Nova Scotia has changed the location of the following designated office for purposes of service of enforcement notices:

Nova Scotia

The Bank of Nova Scotia
Halifax Commercial Banking Centre and Main Branch
1709 Hollis Street
P.O. Box 70
Halifax, Nova Scotia
B3J 2M1

[25-4-o]

[25-4-o]

THE EQUITABLE GENERAL INSURANCE COMPANY

CERTIFICATE OF CONTINUANCE

Notice is hereby given, pursuant to subsection 39(3) of the *Insurance Companies Act* (Canada), that The Equitable General Insurance Company (“Equitable General”) intends to apply to the Minister of Finance, on or after July 5, 2017, for approval in writing to apply under the *Canada Business Corporations Act* for a certificate of continuance under that Act.

Any person who objects to Equitable General’s discontinuance under the *Insurance Companies Act* (Canada) may submit the objection in writing to the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before July 4, 2017.

Montréal, June 7, 2017

The Equitable General Insurance Company

[23-4-o]

[23-4-o]

SHAWN MACDOUGALL AND KATHY MACDOUGALL

PLANS DEPOSITED

Shawn MacDougall and Kathy MacDougall hereby give notice that an application has been made to the Minister of Transport under the *Navigation Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein.

AVIS DIVERS

LA BANQUE DE NOUVELLE-ÉCOSSE

CHANGEMENT DE LIEU DU BUREAU DÉSIGNÉ POUR LA SIGNIFICATION DES AVIS D'EXÉCUTION

Avis est par la présente donné, aux termes du *Règlement sur les ordonnances alimentaires et les dispositions alimentaires (banques et banques étrangères autorisées)*, que La Banque de Nouvelle-Écosse a changé le lieu du bureau désigné suivant pour la signification des avis d'exécution :

Nouvelle-Écosse

La Banque de Nouvelle-Écosse
Centre de services aux entreprises et succursale principale d'Halifax
1709, rue Hollis
C.P. 70
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3J 2M1

[25-4-o]

[25-4-o]

L'ÉQUITABLE, COMPAGNIE D'ASSURANCES GÉNÉRALES

CERTIFICAT DE PROROGATION

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 39(3) de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), que L'Équitable, Compagnie d'assurances générales (« L'Équitable, Compagnie ») a l'intention de demander, le 5 juillet 2017 ou après cette date, avec l'agrément écrit du ministre des Finances, la délivrance d'un certificat de prorogation en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

Toute personne qui s'oppose à la cessation de L'Équitable, Compagnie en vertu de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada) peut le faire en écrivant au Surintendant des institutions financières, au 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 4 juillet 2017.

Montréal, le 7 juin 2017

L'Équitable, Compagnie d'assurances générales

[23-4-o]

[23-4-o]

SHAWN MACDOUGALL ET KATHY MACDOUGALL

DÉPÔT DE PLANS

Shawn MacDougall et Kathy MacDougall donnent avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports en vertu de la *Loi sur la protection de la navigation*, pour l'approbation des plans et

Under paragraph 5(6)(b) of the said Act, Shawn MacDougall and Kathy MacDougall have deposited with the Minister of Transport and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Prince County, at Summerside, Prince Edward Island, under deposit No. 39844, a description of the site and plans for the off-bottom culture of oysters at Lease 7417 in the Foxley River, at Foxley River.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Regional Manager, Navigation Protection Program, Transport Canada, 95 Foundry Street, P.O. Box 42, Moncton, New Brunswick E1C 8K6. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of the last notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

May 29, 2017

Shawn MacDougall

Kathy MacDougall

[25-1-o]

de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Shawn MacDougall et Kathy MacDougall ont, en vertu de l'alinea 5(6)b) de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du comté de Prince, à Summerside (Île-du-Prince-Édouard), sous le numéro de dépôt 39844, une description de l'emplacement et les plans pour la culture d'huître en suspension au bail 7417 dans la rivière Foxley, à Foxley River.

Tout commentaire relatif à l'incidence de cet ouvrage sur la navigation maritime peut être adressé au Gestionnaire régional, Programme de protection de la navigation, Transports Canada, 95, rue Foundry, Case postale 42, Moncton (Nouveau-Brunswick) E1C 8K6. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication du dernier avis seront considérés. Même si tous les commentaires respectant les conditions précitées seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera transmise.

Le 29 mai 2017

Shawn MacDougall

Kathy MacDougall

[25-1]

PROPOSED REGULATIONS

Table of contents

Environment, Dept. of the, and Dept. of Health

Order Adding a Toxic Substance to
Schedule 1 to the Canadian
Environmental Protection Act, 1999..... 2729

Fisheries and Oceans, Dept. of

Laurentian Channel Marine Protected Area
Regulations 2740

Transport, Dept. of

Transportation of Dangerous Goods by Rail
Security Regulations 2769

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table des matières

Environnement, min. de l', et min. de la Santé

Décret d'inscription d'une substance
toxique à l'Annexe 1 de la
Loi canadienne sur la protection de
l'environnement (1999) 2729

Pêches et des Océans, min. des

Règlement sur la zone de protection marine
du chenal Laurentien 2740

Transports, min. des

Règlement sur la sûreté du transport
ferroviaire des marchandises
dangereuses 2769

Order Adding a Toxic Substance to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999

Statutory authority

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Sponsoring departments

Department of the Environment
Department of Health

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Issues

The Government of Canada (the Government) has conducted a screening assessment of cobalt and cobalt-containing substances to determine whether the substances may pose a risk to human health or to the environment.¹ Cobalt was found harmful to non-human organisms, and soluble cobalt compounds, when released to the environment from human activities, were found to contribute to the overall exposure of non-human organisms to cobalt as they are expected to dissolve, dissociate or degrade in the environment (e.g. water and sediment).

The screening assessment determined that cobalt and soluble cobalt compounds meet the environmental toxicity criterion as defined in paragraph 64(a) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA). Therefore, the Government is proposing to add cobalt and soluble cobalt compounds to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA.

Background

The Chemicals Management Plan (CMP)² is a federal program that assesses and manages chemical substances that may be harmful to human health or the environment. Since the CMP was launched in 2006, more than 60% of

Décret d'inscription d'une substance toxique à l'Annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Fondement législatif

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

Ministères responsables

Ministère de l'Environnement
Ministère de la Santé

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Le gouvernement du Canada (le gouvernement) a mené une évaluation préalable du cobalt et des substances contenant du cobalt pour déterminer si ces substances posent un risque pour la santé humaine ou l'environnement¹. Le cobalt s'est avéré nocif pour des organismes non humains, et les composés solubles de cobalt, lorsque rejetés par des activités humaines, contribuent à l'exposition globale d'organismes non humains au cobalt en se dissolvant, en se dissociant ou en se dégradant dans l'environnement (par exemple dans l'eau et dans les sédiments).

L'évaluation préalable a permis de déterminer que le cobalt et les composés solubles de cobalt répondent au critère de toxicité défini à l'alinéa 64a) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE]. Par conséquent, le gouvernement propose d'ajouter le cobalt et les composés solubles de cobalt à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE.

Contexte

Le Plan de gestion des produits chimiques (PGPC)² est un programme fédéral visant à évaluer et à gérer les substances chimiques potentiellement nocives pour la santé humaine ou l'environnement. Depuis le lancement du

¹ Pour en savoir plus sur l'évaluation préalable du cobalt et des substances contenant du cobalt, consultez le site suivant : <http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/group/cobalt-eng.php>.

² Pour en savoir plus sur le PGPC, consultez le site Web portant sur les substances chimiques à <http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/plan/index-fra.php>.

¹ Pour en savoir plus sur l'évaluation préalable du cobalt et des substances contenant du cobalt, consultez le site suivant : <http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/group/cobalt-fra.php>.

² Pour en savoir plus sur le PGPC, consultez le site Web portant sur les substances chimiques à <http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/plan/index-fra.php>.

the 4 300 substances identified as priorities for assessment have been assessed and risk management action initiated (where necessary) to mitigate environmental and human health risks identified during their assessment. Cobalt and cobalt-containing substances, which include cobalt and soluble cobalt compounds, were some of the priorities identified under the CMP.

Substances description and sources of release

Information was reported under section 71 of CEPA³ for 22 cobalt-containing substances that were manufactured, imported or used in Canada from 2006 to 2011. Four substances were reported to be in commerce in quantities greater than 1 000 tonnes, while the others were in commerce in quantities ranging from tens to hundreds of tonnes. Uses and activities involving cobalt in Canada include its use as an intermediate in metallurgical processes, non-ferrous metal smelting and refining, as a component in alloys and carbides, as feed supplements and fertilizers, and in hard material tools, paints and coatings, plastic, rubber, and batteries.

The human health and ecological assessment focuses on the cobalt moiety; that is, all forms of cobalt, from natural and human-made sources. Therefore, it is not limited to the cobalt-containing substances identified in the screening assessment.

Sources of release of cobalt to the environment from manufacturing involve rubber, chemicals, paints and coatings, plastics (polyester resin), fertilizers and animal feed. In addition, the following sectors have the potential to release cobalt as a by-product: electricity (power generation), petroleum refining, oil sands, pulp and paper mills, electrical and electronic equipment, disposal and waste management, wastewater and biosolids. However, the major contributors to releases of cobalt into the environment are the mining, smelting and refining of base metals, such as copper and nickel.

Cobalt is being released from mining facilities when, during the mining process, water comes into contact with cobalt-containing rock, ore and tailings. This cobalt dissolves into the contact water and is then released mainly as part of the effluent of the mine. Cobalt continues to be released from mine waste storage areas (waste rock or tailings) long after the mine has ceased operation. Similar to mines, smelters and refineries release cobalt to the environment given that this metal is present in a variety of ores or concentrate being processed. Smelters that produce nickel, specifically, often have ores containing cobalt.

PGPC en 2006, plus de 60 % des 4 300 substances jugées prioritaires ont été évaluées, et des mesures de gestion des risques ont été prises, le cas échéant, pour atténuer les risques pour la santé humaine et l'environnement. Le cobalt et les substances contenant du cobalt, soit le cobalt et les composés solubles de cobalt, figuraient parmi les priorités du PGPC.

Description des substances et sources de rejet

En vertu de l'article 71 de la LCPE³, des données ont été recueillies sur 22 substances contenant du cobalt fabriquées, importées ou utilisées au Canada de 2006 à 2011. Pour 4 d'entre elles, la quantité commercialisée est supérieure à 1 000 tonnes, alors que pour les autres, elle est de l'ordre de dizaines ou de centaines de tonnes. Au Canada, on utilise notamment le cobalt comme intermédiaire dans des procédés métallurgiques et dans la fusion et le raffinage de métaux non ferreux, comme composant d'alliages et de carbures, comme supplément alimentaire destiné aux animaux d'élevage et engrais, et dans la fabrication d'outils en matériaux durs, de peintures, de revêtements, de plastiques, de caoutchouc et de piles.

L'évaluation des risques pour la santé humaine et l'environnement porte sur l'entité cobalt, c'est-à-dire le cobalt provenant de sources naturelles ou anthropiques, sous toutes ses formes. Elle ne se limite donc pas aux substances contenant du cobalt énumérées dans l'évaluation préalable.

Plusieurs procédés de fabrication rejettent du cobalt dans l'environnement : caoutchouc, produits chimiques, peintures et revêtements, plastiques (résine de polyester), engrais et aliments pour animaux d'élevage. De plus, les secteurs suivants peuvent rejeter des sous-produits contenant du cobalt : production d'électricité, raffinage de pétrole, sables bitumineux, papetières, équipements électriques et électroniques, gestion et élimination des déchets, eaux usées et biosolides. Cependant, les secteurs qui rejettent le plus de cobalt dans l'environnement sont l'extraction, la fusion et le raffinage de métaux de base, comme le cuivre et le nickel.

Les installations minières rejettent du cobalt, car, au cours du procédé, l'eau entre en contact avec des roches, des minéraux et des résidus contenant du cobalt. Ce cobalt se dissout dans l'eau avant d'être rejeté, principalement dans l'effluent de la mine. Bien après la fermeture d'une mine, les déchets miniers entreposés (stériles ou résidus) continuent à rejeter du cobalt. Les fonderies et les raffineries rejettent également du cobalt dans l'environnement, car elles utilisent plusieurs minéraux ou concentrés contenant ce métal; c'est notamment le cas des fonderies de nickel.

³ For more information on section 71 of CEPA, please see https://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/26A03BFA-C67E-4322-AFCA-2C40015E741C/lcpe-cepa_201310125_loi-bill.pdf.

³ Pour en savoir plus sur l'article 71 de la LCPE, consultez le site suivant : https://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/26A03BFA-C67E-4322-AFCA-2C40015E741C/lcpe-cepa_201310125_loi-bill.pdf.

In 2011, 44 mines and mills reported on cobalt and its compounds to the National Pollutant Release Inventory.⁴ Reported releases to air, water and land, for that year, totalled 4.3 tonnes, while on-site disposal (including information on the disposal of tailings and waste rock containing cobalt) amounted to 3 637 tonnes, and transfers off-site for disposal were 88 kg.⁵

International risk management activities

In the United States, effluent containing cobalt is regulated by the Effluent Limitations Guidelines under Title 40: Protection of Environment in the United States *Code of Federal Regulations*. These guidelines recommend, based on the best practicable control technology currently available, different maximum daily limits and maximum monthly averages for the release of cobalt into the environment for various point source categories.

In Europe, five forms of soluble cobalt compounds [cobalt dichloride, cobalt(II) carbonate, cobalt(II) diacetate, cobalt(II) dinitrate and cobalt(II) sulphate] are currently listed on the Candidate List of Substances of Very High Concern for Authorization, as part of the Registration, Evaluation, Authorization and Restriction of Chemicals (REACH) Regulation implemented by the European Union. Substances on this list are expected to pose a high concern for human health and/or the environment.

In Australia, the Environment Protection Authority manages the releases of cobalt with the Standard for the Production and Use of Waste Derived Fill, as listed in the *Environment Protection Regulations 2009* under the *Environment Protection Act 1993*. This standard limits chemical substances found in the treatment of waste or waste materials to be used as fill by setting a maximum concentration of 170 mg/kg for cobalt in waste.

Summary of the assessment

The Government has conducted a screening assessment of cobalt and cobalt-containing substances to determine if these substances would meet one or more of the criteria for a toxic substance as described in section 64 of CEPA. Specifically, this involves determining whether substances

En 2011, 44 mines et papetières ont déclaré rejeter du cobalt et ses composés à l'Inventaire national des rejets de polluants⁴. Les rejets dans l'air, dans l'eau et sur la terre totalisaient 4,3 tonnes, alors que la quantité éliminée sur place (y compris des renseignements sur les résidus et les stériles contenant du cobalt) s'élevait à 3 637 tonnes, et les transferts hors site aux fins d'élimination à 88 kg⁵.

Activités de gestion des risques à l'échelle internationale

Aux États-Unis, les effluents contenant du cobalt sont régis par les lignes directrices sur les effluents en vertu du titre 40 : Protection de l'environnement du *Code of Federal Regulations*. Ces lignes directrices recommandent, en fonction des meilleures technologies de contrôle utilisables, différents seuils quotidiens maximaux et différentes moyennes mensuelles maximales pour le rejet du cobalt dans l'environnement, pour différentes catégories de sources ponctuelles.

En Europe, cinq formes de composés solubles de cobalt [dichlorure de cobalt, carbonate de cobalt(II), acétate de cobalt(II), nitrate de cobalt(II) et sulfate de cobalt(II)] figurent actuellement sur la Liste des substances extrêmement préoccupantes candidates en vue d'une autorisation, en vertu du règlement sur l'enregistrement, l'évaluation, l'autorisation et la restriction des substances chimiques (REACH) mise en œuvre par l'Union européenne. Les substances qui figurent sur cette liste devraient susciter d'extrêmes préoccupations pour la santé humaine ou l'environnement.

En Australie, l'autorité de protection de l'environnement administre les rejets de cobalt selon une norme sur la production et l'utilisation des remblais stériles, conformément au règlement sur la protection de l'environnement (*Environment Protection Regulations 2009*) et à la loi sur la protection de l'environnement (*Environment Protection Act 1993*). Cette norme, qui limite la quantité de substances chimiques dans les déchets traités ou les déchets utilisés comme remblai, fixe à 170 mg/kg la concentration maximale de cobalt dans les déchets.

Sommaire de l'évaluation

Le gouvernement a mené une évaluation préalable sur le cobalt et les substances contenant du cobalt pour déterminer si celles-ci répondent au moins à un des critères de toxicité établis dans l'article 64 de la LCPE. Plus particulièrement, il s'agissait de déterminer si les substances

⁴ Pour en savoir plus sur l'Inventaire national des rejets de polluants, consultez le site suivant : <https://www.ec.gc.ca/inrp-npri/>.

⁵ Pour general information on substance releases, disposals and transfers, please see http://www.ec.gc.ca/inrp-npri/default.asp?lang=En&n=DD37B0ED-1#a3_5_3.

⁴ Pour en savoir plus sur l'Inventaire national des rejets de polluants, consultez le site suivant : <https://www.ec.gc.ca/inrp-npri/>.

⁵ Pour en savoir plus sur le rejet, l'élimination et le transfert de substances, consultez le site suivant : http://www.ec.gc.ca/inrp-npri/default.asp?lang=FR&n=DD37B0ED-1#a3_5_3.

are entering or may enter the environment in a quantity or concentration or under conditions that

- (a) have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity;
- (b) constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends; or
- (c) constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

Human health assessment summary

Data on general population exposure to cobalt from all sources, including environmental media (i.e. water, soil, sediment and air), food and the use of products (e.g. paints and coatings) was analyzed. The concentration of cobalt measured in whole blood was determined to reflect exposure to all forms of cobalt from all routes and all sources. Therefore, to assess whether the substances have the potential to pose a risk to human health in Canada, estimates of exposure, based on concentration levels found in whole blood samples from a nationally representative survey,⁶ were compared with the concentration levels, based on toxicity studies, at which critical health effects may occur in humans. The results of this analysis showed that, for the general population of Canada, exposure to cobalt from all sources is not a concern to human life or health.⁷ Therefore, the screening assessment concluded that the substances do not meet the human health criterion as defined in paragraph 64(c) of CEPA.

Ecological assessment summary

Cobalt is highly toxic to sensitive aquatic organisms, sediment-dwelling organisms and terrestrial organisms. The survival, growth or reproduction of these organisms may be affected. In addition, biological diversity and the stability of the food chain may be adversely impacted by cobalt (e.g. reduction in the quality and quantity of fish food sources). There is experimental evidence that cobalt causes harm to aquatic freshwater organisms, such as invertebrates, algae/plants, and fish, following short-term (acute) and longer-term (chronic) exposure at very low concentrations.

⁶ Cobalt is one of the chemical substances measured as part of the Canadian Health Measures Survey (CHMS) biomonitoring study. Cobalt was measured in the blood and urine of over 6 000 Canadians aged 3 to 79 years at 18 sites across Canada from 2009 to 2011.

⁷ For more information on the human health assessment, please see the screening assessment report for cobalt and cobalt-containing substances at <http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/group/cobalt-eng.php>.

pénètrent ou peuvent pénétrer dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à :

- a) avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique;
- b) mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie;
- c) constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines.

Sommaire de l'évaluation pour la santé humaine

Des données sur l'exposition de la population générale au cobalt provenant de toutes les sources, y compris de milieux environnementaux (eau, sol, sédiments et air), d'aliments et de produits (par exemple les peintures et les revêtements) ont été analysées. Pour déterminer l'exposition à toutes les formes de cobalt, sans égard à la voie ou à la source, la concentration de cobalt dans le sang total a été mesurée. Afin de déterminer si ces substances posent un risque pour la santé humaine au Canada, on a comparé l'exposition estimée (basée sur les concentrations mesurées dans les échantillons de sang total dans le cadre d'une étude représentative à l'échelle nationale⁶) aux concentrations auxquelles des effets critiques pour la santé peuvent se produire chez l'humain tirées d'études de toxicité. Selon les résultats de cette analyse, l'exposition au cobalt provenant de toutes les sources ne constitue pas une préoccupation pour la vie ou la santé de la population générale au Canada⁷. Par conséquent, l'évaluation préalable a permis de conclure que les substances ne répondent pas au critère de toxicité pour la santé humaine défini à l'alinéa 64c) de la LCPE.

Sommaire de l'évaluation écologique

Le cobalt présente une haute toxicité pour les organismes aquatiques sensibles, les organismes vivant dans les sédiments ou les organismes terrestres et peut nuire à leur survie, à leur croissance ou à leur reproduction. De plus, le cobalt peut nuire à la diversité biologique et à la stabilité de la chaîne alimentaire (par exemple réduction de la qualité et de la quantité de sources d'aliments pour les poissons). Des expériences ont montré qu'une exposition au cobalt à court terme (aiguë) ou à long terme (chronique), à de très faibles concentrations, est nocive pour des organismes d'eau douce, comme les invertébrés, les algues/plantes et les poissons.

⁶ Le cobalt est l'une des substances chimiques mesurées dans le cadre de l'Enquête canadienne sur les mesures de la santé (ECMS). On a mesuré la concentration de cobalt dans le sang et l'urine de plus de 6 000 Canadiens de 3 à 79 ans, dans 18 sites partout au Canada, de 2009 à 2011.

⁷ Pour en savoir plus sur l'évaluation de la santé humaine, consultez le rapport d'évaluation préalable pour le cobalt et les substances contenant du cobalt à <http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/group/cobalt-fra.php>.

The assessment presented field measurements or estimated concentrations of cobalt in relevant environmental media (e.g. water and air) for selected sites representing nine industrial sectors. The areas where these concentrations were measured or estimated are, for the vast majority, in the vicinity of facilities and installations where cobalt may be released in effluents or emitted to air. Total or dissolved cobalt concentrations (industrial releases to air which may be deposited to the water or soil compartments were also included) were measured in receiving watercourses, sediments or soils and are presented in the assessment as predicted environmental concentrations (PEC). In parallel, predicted no effect concentrations (PNEC) were developed based on the laboratory toxicity studies considered for cobalt. The PNEC basically provides an estimate of the concentrations of substances above which they may become harmful to non-human organisms. The analysis determined that the PEC was above the PNEC in the vicinity of facilities where cobalt is being released to the aquatic environment.

A total of 40 locations or areas of concern covering four sectors were identified where the PEC is expected to be above the PNEC, and thus where concentrations of cobalt in the environment are of concern to aquatic organisms near sources of release. These sectors are metal mining, base metals smelting and refining, pulp and paper mills, and leachate (from landfills). In addition to those areas, locations of concern have also been identified for historical mining and metal mining exploration activities. Releases of liquid effluent were found to be the most important source of exposure for aquatic organisms near these activities. In addition, 14 areas covering two sectors (metal mining and base metals smelting and refining) were identified as being of concern for sediment-dwelling organisms, and 3 areas from the base metals smelting and refining sector were identified as posing a risk to terrestrial organisms.⁸

Considering all available lines of evidence presented in the screening assessment, it was concluded that cobalt and cobalt soluble compounds pose a risk to non-human organisms and meet the environmental criterion as defined under paragraph 64(a) of CEPA. The screening assessment also concluded that the substances do not pose a risk to the broader integrity of the environment on which life depends, and therefore do not meet the criterion under paragraph 64(b) of CEPA.

L'évaluation présente des mesures prises sur le terrain ou des concentrations estimées de cobalt dans les milieux environnementaux pertinents (par exemple eau et air) pour les sites choisis, qui représentent neuf secteurs industriels. Les zones où ces concentrations ont été mesurées ou estimées sont, pour la plupart, dans le voisinage d'installations qui pourraient rejeter du cobalt dans les effluents ou dans l'air. Les concentrations de cobalt total ou dissous (y compris les rejets industriels dans l'air qui peuvent se déposer dans l'eau ou le sol) ont été mesurées dans les cours d'eau, les sédiments et les sols récepteurs et sont présentées dans l'évaluation comme des concentrations environnementales estimées (CEE). En parallèle, on a déterminé des concentrations estimées sans effet (CESE) en se basant sur des études de toxicité en laboratoire sur le cobalt. Les CESE fournissent essentiellement une estimation des concentrations au-dessus desquelles une substance peut devenir nocive pour les organismes non humains. L'analyse a permis de déterminer que les CEE étaient supérieures aux CESE à proximité des installations qui rejettent du cobalt dans les milieux aquatiques.

Au total, on a repéré 40 sites ou zones préoccupantes de quatre secteurs où l'on s'attend à ce que les CEE soient supérieures aux CESE, où les concentrations de cobalt dans l'environnement sont donc préoccupantes pour les organismes aquatiques qui se trouvent près des sources de rejet. Ces secteurs sont les mines de métaux, les fonderies et les raffineries de métaux de base, les papetières et les lixiviat (provenant de sites d'enfouissement). En dehors de ces zones, on a aussi repéré des sites préoccupants sur d'anciens lieux d'exploitation ou d'exploration minière (métaux). Il a été établi que les rejets d'effluents liquides sont la source la plus importante d'exposition des organismes aquatiques à proximité de ces sites. De plus, 14 zones de deux secteurs (les mines de métaux et les fonderies et les raffineries de métaux de base) ont été jugées préoccupantes pour les organismes vivant dans les sédiments; on a également déterminé que 3 zones du secteur des fonderies et des raffineries de métaux de base posaient des risques pour les organismes terrestres⁸.

Compte tenu de toutes les données présentées dans l'évaluation préalable, il est conclu que le cobalt et les composés solubles de cobalt posent un risque pour les organismes non humains et répondent au critère défini à l'alinéa 64a) de la LCPE. L'évaluation préalable a également permis de conclure que les substances ne posent pas de risque pour l'intégrité globale de l'environnement essentiel pour la vie et ne répondent donc pas au critère défini à l'alinéa 64b) de la LCPE.

⁸ For more information on the ecological assessment for the substances, please see the screening assessment report for cobalt and cobalt-containing substances on the Chemical Substances website.

⁸ Pour en savoir plus sur l'évaluation écologique des substances, consultez le rapport d'évaluation préalable pour le cobalt et les substances contenant du cobalt, sur le site Web des substances chimiques.

Publication and conclusions

In May 2017, the final screening assessment for cobalt and cobalt-containing substances was published on the Government of Canada's Chemical Substances website. Based on the results of the final screening assessment, the ministers have concluded that cobalt and soluble cobalt compounds meet the environmental criterion for a toxic substance, as set out under paragraph 64(a) of CEPA, and have therefore recommended the addition of cobalt and soluble cobalt compounds to Schedule 1 of CEPA.⁹

Objective

The objective of the proposed *Order Adding a Toxic Substance to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999* is to enable the Government to propose risk management measures under CEPA to manage potential environmental risks associated with cobalt and soluble cobalt compounds, should such measures be deemed necessary.

Description

The proposed Order would add cobalt and soluble cobalt compounds to Schedule 1 of CEPA.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply, as the proposed Order would not impose any administrative burden on business.

Small business lens

The small business lens does not apply, as the proposed Order would not impose any compliance or administrative costs on small business.

Consultation

On December 6, 2014, the ministers published a summary of the draft screening assessment for cobalt and cobalt-containing substances in the *Canada Gazette*, Part I, for a 60-day public comment period.¹⁰ On the same date, the risk management scope document outlining the preliminary options being examined for the management of the substances was released on the Chemical Substances

Publication et conclusions

En mai 2017, l'évaluation préalable finale pour le cobalt et les substances contenant du cobalt a été publiée sur le site Web des substances chimiques du gouvernement du Canada. En se basant sur les résultats de l'évaluation préalable finale, les ministres concluent que le cobalt et les composés solubles de cobalt sont des substances qui répondent au critère de toxicité environnementale défini à l'alinéa 64a) de la LCPE et recommandent donc l'inscription du cobalt et des composés solubles de cobalt à l'annexe 1 de la LCPE⁹.

Objectif

Le projet de *Décret d'inscription d'une substance toxique à l'Annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* vise à permettre au gouvernement de proposer des mesures de gestion des risques en vertu de la LCPE pour gérer les risques environnementaux potentiels associés au cobalt et aux composés solubles de cobalt, si ces mesures s'avèrent nécessaires.

Description

Le projet de décret vise à inscrire le cobalt et les composés solubles de cobalt à l'annexe 1 de la LCPE.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car le projet de décret n'impose aux entreprises aucun fardeau administratif supplémentaire.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, car le projet de décret n'impose aux petites entreprises aucun frais supplémentaires liés à l'administration ou à la conformité.

Consultation

Le 6 décembre 2014, les ministres ont publié un résumé de l'ébauche de l'évaluation préalable du cobalt et des substances contenant du cobalt dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, en vue de recevoir les commentaires du public pendant la période de consultation de 60 jours¹⁰. Le même jour, le document relatif au cadre de gestion des risques décrivant les options préliminaires étudiées pour

⁹ The final assessment report and other related publications can be obtained from the Chemical Substances website or from the Program Development and Engagement Division, Department of the Environment, Gatineau, Quebec K1A 0H3; 1-800-567-1999 (toll-free in Canada); 819-938-5212 (fax); eccc.substances.eccc@canada.ca (email).

¹⁰ For more information, please see <http://canadagazette.gc.ca/rp-pr/p1/2014/2014-12-06/pdf/g1-14849.pdf>.

⁹ Le rapport d'évaluation final et les publications connexes sont disponibles sur le site Web des substances chimiques ou auprès de la Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes, Ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3; 1-800-567-1999 (sans frais au Canada); 819-938-5212 (télécopieur); eccc.substances.eccc@canada.ca (courriel).

¹⁰ Pour en savoir plus, consultez le site suivant : <http://canadagazette.gc.ca/rp-pr/p1/2014/2014-12-06/pdf/g1-14849.pdf>.

website.¹¹ During the 60-day public comment period, comments were received from 13 industry stakeholders. All comments were considered during the development of the final screening assessment for cobalt and cobalt-containing substances.¹² A table summarizing the complete set of comments received and the Government's responses is available on the Chemical Substances website.¹³

Prior to these publications, the Department of the Environment and the Department of Health had informed the governments of the provinces and territories through the CEPA National Advisory Committee (NAC) of the release of these documents and of the related public comment period aforementioned. No comments were received from CEPA NAC.¹⁴

Overview of public comments and responses

Comments received focused on the methodology used to characterize risk and the information used in the screening assessment. A more fulsome summary of the comments and responses are available on the Chemical Substances website.

Methodology: Stakeholders commented on the methodology used to derive risk quotients (comparison of PEC and PNEC) in some scenarios and suggested that different approaches be used as they noted some limitations in some of the parameters of the current approach. The Government responded to stakeholders' comments noting the limitations and providing additional context and details explaining the reason for selecting the current method, which overall is expected to provide the best estimation of risk.

Stakeholders commented that the frequency, magnitude and cause of risk quotients exceeding 1 (PEC > PNEC) from mining and base metals smelting and refining sectors, are overstated in the screening assessment. Stakeholders added that cobalt-concentrations of concern were

la gestion des substances a été publié sur le site Web des substances chimiques¹¹. Pendant la période de consultation publique de 60 jours, 13 parties intéressées de l'industrie ont présenté des commentaires. Tous les commentaires ont été pris en compte dans la préparation de l'évaluation préalable finale pour le cobalt et les substances contenant du cobalt¹². Un tableau résumant l'ensemble des commentaires reçus et des réponses du gouvernement se trouve sur le site Web des substances chimiques¹³.

Avant la publication de ces documents, le ministère de l'Environnement et le ministère de la Santé ont informé les gouvernements des provinces et des territoires, par l'entremise du Comité consultatif national (CCN) de la LCPE, de cette publication et de la tenue de consultations publiques. Le CCN de la LCPE n'a transmis aucun commentaire¹⁴.

Aperçu des commentaires du public et des réponses

Les commentaires reçus portaient principalement sur la méthodologie utilisée pour caractériser les risques et les données utilisées dans l'évaluation préalable. Un résumé plus complet des commentaires et des réponses est disponible sur le site Web des substances chimiques.

Méthodologie : Les parties intéressées ont commenté la méthodologie utilisée pour déterminer les quotients de risque (comparaison des CEE et des CESE) dans certains scénarios, et ont suggéré différentes approches pour pallier certaines limites de paramètres de l'approche actuelle. Le gouvernement a répondu aux commentaires des parties intéressées en prenant note des limites soulignées et en fournissant davantage de contexte et de détails pour expliquer les motifs ayant mené au choix de la méthode qui, dans l'ensemble, devrait donner la meilleure estimation possible du risque.

Les parties intéressées ont avancé que l'évaluation préalable exagérait la fréquence, l'importance et la cause des quotients de risque supérieurs à 1 (CEE > CESE) dans les secteurs des mines et des fonderies et des raffineries de métaux de base. Les parties intéressées ont ajouté que les

¹¹ Pour en savoir plus sur le document relatif au cadre de gestion des risques, consultez le site suivant : <http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/group/cobalt-fra.php>.

¹² Pour information sur les commentaires et les réponses du gouvernement, consultez le site suivant : <http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/group/cobalt-eng.php>.

¹³ Pour information sur les commentaires et les réponses du gouvernement, consultez le site suivant : <http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/group/cobalt-eng.php>.

¹⁴ Section 6 of CEPA provides that the CEPA NAC be the main intergovernmental forum for the purpose of enabling national action and avoiding duplication in regulatory activity among governments within Canada. This committee has a representative from the Department of the Environment and the Department of Health, a representative of each of the provinces and territories as well as up to six representatives of Aboriginal governments.

¹¹ Pour en savoir plus sur le document relatif au cadre de gestion des risques, consultez le site suivant : <http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/group/cobalt-fra.php>.

¹² Pour en savoir plus sur les commentaires et les réponses du gouvernement, consultez le site suivant : <http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/group/cobalt-fra.php>.

¹³ Pour en savoir plus sur les commentaires et les réponses du gouvernement, consultez le site suivant : <http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/group/cobalt-fra.php>.

¹⁴ L'article 6 de la LCPE prévoit que le CCN de la LCPE constitue le principal forum intergouvernemental afin de rendre réalisable une action nationale et d'éviter le dédoublement des règlements pris par les gouvernements canadiens. Ce comité compte un représentant du ministère de l'Environnement et du ministère de la Santé, un représentant de chacun des territoires et provinces de même que six représentants de gouvernements autochtones.

not identified during industry-related monitoring activities, and that the highest risk quotients reported in the screening assessment likely represent abandoned mine sites and were therefore not issues on a national scale. The Government responded that based on new information provided as part of the public comment period, adjustments in risk quotient calculations have been made. While this resulted in fewer active mines, smelters or refineries sites where a risk was identified, approximately half of the sites examined were determined to have cobalt-concentrations of concern.

Information sources and data used: Some stakeholders commented that further detail on the essentiality of cobalt, its presence in vitamin B₁₂, and its addition to food under the *Food and Drug Regulations* should be included in the assessment. In theory, cobalt levels in blood would normally be detected due to its presence in vitamin B₁₂. Similarly, the assessment should reflect the fact that the presence of free cobalt in vitamin B₁₂ does not contribute to any potential negative health effects. Government officials added further information in the final screening assessment to clarify the presence of cobalt in food and humans due to its presence in vitamin B₁₂.

A stakeholder commented that more recent studies on inhalation epidemiology, absorption, distribution, metabolism and excretion in humans, and mechanism of toxicity should be included in the screening assessment and should be used in determining risk to human health. The noted studies were included and considered in the final screening assessment.

Rationale

Based on the review of the data submitted by industry and collected and generated by the ministers as part of the screening assessment process, it was determined that cobalt and soluble cobalt compounds are being released in the Canadian environment in quantities or at concentrations that may be harmful to non-human organisms. Cobalt, once dissolved in water from the substances, may be taken up by aquatic-, soil-, and sediment-dwelling organisms to which it has been demonstrated to cause harm at very low concentrations in terms of survival, growth, or reproduction. Therefore, cobalt and soluble cobalt compounds were determined to have the potential to cause ecological harm as defined under paragraph 64(a) of CEPA.

concentrations préoccupantes de cobalt n'avaient pas été déterminées dans le cadre d'activités de surveillance liées à l'industrie, et que les quotients de risque les plus élevés rapportés dans l'évaluation préalable représentaient vraisemblablement des sites miniers abandonnés, et ne constituaient donc pas un enjeu à l'échelle nationale. Le gouvernement a répondu que les calculs des quotients de risque avaient été ajustés pour tenir compte des nouvelles données reçues dans le cadre des consultations publiques. Même si cela a entraîné une réduction du nombre de mines actives, de fonderies ou de raffineries causant un risque, la concentration de cobalt a été jugée préoccupante dans environ la moitié des sites examinés.

Sources d'information et données utilisées : Certaines parties intéressées ont avancé que l'évaluation devrait donner davantage de détails sur le caractère essentiel du cobalt, sa présence dans la vitamine B₁₂ et son ajout aux aliments en vertu du *Règlement sur les aliments et drogues*. Il est théoriquement normal de détecter du cobalt dans le sang à cause de sa présence dans la vitamine B₁₂. Les parties ont également avancé que l'évaluation devrait préciser que le cobalt libre présent dans la vitamine B₁₂ n'a aucun effet négatif potentiel sur la santé. Les représentants du gouvernement ont ajouté dans la version finale de l'évaluation préalable, des données expliquant la présence de cobalt dans les aliments et chez l'humain en raison de sa présence dans la vitamine B₁₂.

Une partie intéressée a avancé qu'il faudrait inclure des études épidémiologiques récentes sur l'inhalation, des études récentes sur l'absorption, la distribution, le métabolisme et l'excrétion chez l'humain, ainsi que sur les mécanismes de toxicité, dans l'évaluation préalable et les utiliser pour déterminer le risque pour la santé humaine. Les études en question ont été incluses et prises en compte dans la version finale de l'évaluation préalable.

Justification

Après examen des données présentées par l'industrie et recueillies et produites par les ministres dans le cadre de l'évaluation préalable, il a été déterminé que le cobalt et les composés solubles de cobalt étaient rejetés dans l'environnement au Canada dans des quantités ou des concentrations qui pourraient être nocives pour des organismes non humains. Une fois dissous dans l'eau, le cobalt présent dans les substances rejetées peut être absorbé par les organismes qui vivent dans l'eau, le sol ou les sédiments, et il a été démontré qu'il nuisait à la survie, la croissance ou la reproduction à de très faibles concentrations. Par conséquent, il a été déterminé que le cobalt et les composés solubles de cobalt avaient le potentiel de causer des dommages écologiques, tels qu'ils sont définis à l'alinéa 64a) de la LCPE.

One of the following measures must be proposed after a screening assessment is conducted under CEPA:

1. taking no further action with respect to the substance;
2. adding the substance to the Priority Substances List for further assessment; or
3. recommending that the substances be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA, and where applicable, recommending the implementation of virtual elimination.

Based on the available evidence, which includes data received from industry and the conclusions of the screening assessment, the Government has determined that choosing options 1 or 2 is not appropriate to manage potential ecological risk associated with cobalt and soluble cobalt compounds in Canada. Therefore, option 3, which recommends that the substances be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA, is the option proposed by the ministers.¹⁵

The proposed addition of cobalt and soluble cobalt compounds to Schedule 1 of CEPA would not result in any incremental impacts (benefits or costs) on the public or industry, since the proposed Order would not impose any compliance requirements on stakeholders. Accordingly, there would be no compliance or administrative burden imposed on small businesses or businesses in general. Rather, the proposed Order enables the Government to propose risk management measures under CEPA, should such measures be deemed necessary to manage potential ecological risks associated with the substances.

If further risk management measures are deemed necessary for cobalt and soluble cobalt compounds, the Government will assess the costs and benefits and consult with the public and other stakeholders during the development of any risk management measure to address potential environmental concerns associated with uses of the substances in Canada.

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a strategic environmental assessment was completed.¹⁶

Implementation, enforcement and service standards

The proposed Order would add cobalt and soluble cobalt compounds to Schedule 1 of CEPA, thereby enabling the Government to propose risk management measures respecting preventive or control actions under CEPA.

¹⁵ The implementation of virtual elimination does not apply to cobalt and soluble cobalt compounds.

¹⁶ For more information, please see <http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/plan/sea-ees-eng.php>.

Lorsqu'une évaluation préalable est menée en vertu de la LCPE, l'une des mesures suivantes doit être proposée :

1. ne prendre aucune mesure supplémentaire à l'égard de la substance;
2. ajouter la substance à la liste des substances d'intérêt prioritaire en vue d'une évaluation plus approfondie;
3. recommander l'inscription de la substance sur la Liste des substances toxiques à l'annexe 1 de la LCPE et, s'il y a lieu, recommander sa quasi-élimination.

Selon les éléments de preuve disponibles, qui comprennent des données transmises par l'industrie et les conclusions de l'évaluation préalable, le gouvernement a déterminé que les options 1 et 2 ne convenaient pas à la gestion des risques écologiques potentiels associés au cobalt et aux composés solubles de cobalt au Canada. Par conséquent, les ministres proposent l'option 3, qui recommande l'ajout de ces substances à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE¹⁵.

L'ajout proposé du cobalt et des composés solubles de cobalt à l'annexe 1 de la LCPE n'entraînera pas de répercussions supplémentaires (avantages ou coûts) pour le public ou l'industrie, puisque le projet de décret n'impose pas d'exigences de conformité aux intervenants. Par conséquent, aucun fardeau administratif ou lié à la conformité ne serait imposé aux petites entreprises ou aux entreprises en général. Le projet de décret permet plutôt au gouvernement de proposer des mesures de gestion des risques en vertu de la LCPE, si ces mesures sont jugées nécessaires pour gérer les risques écologiques potentiels associés aux substances.

Si des mesures de gestion des risques supplémentaires sont jugées nécessaires pour le cobalt et les composés solubles de cobalt, le gouvernement en évaluera les coûts et les avantages et consultera le public et les autres parties intéressées lors de l'élaboration de toute mesure de gestion du risque supplémentaire pour répondre aux préoccupations environnementales potentielles associées aux utilisations de ces substances au Canada.

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, la proposition a fait l'objet d'une évaluation environnementale stratégique¹⁶.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le projet de décret concerne l'ajout du cobalt et des composés solubles de cobalt à l'annexe 1 de la LCPE, ce qui permettrait au gouvernement de proposer des mesures de gestion des risques respectant les mesures préventives ou

¹⁵ La mise en œuvre de la quasi-élimination ne s'applique pas au cobalt et aux composés solubles de cobalt.

¹⁶ Pour en savoir davantage, consultez le site suivant : <http://www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/plan/sea-ees-fra.php>.

Developing an implementation plan, an enforcement strategy, and establishing service standards are only considered necessary when a specific risk management approach is proposed. As the proposed Order does not include a specific risk management proposal, there is no requirement for implementation, enforcement, or service standards.

Contacts

Greg Carreau
Program Development and Engagement Division
Department of the Environment
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Substances Management Information Line:
1-800-567-1999 (toll-free in Canada)
819-938-3232 (outside of Canada)
Fax: 819-938-5212
Email: eccc.substances.eccc@canada.ca

Michael Donohue
Risk Management Bureau
Department of Health
Ottawa, Ontario
K1A 0K9
Telephone: 613-957-8166
Fax: 613-952-8857
Email: michael.donohue2@canada.ca

correctives mises en œuvre en vertu de la LCPE. L'élaboration d'un plan de mise en œuvre, d'une stratégie d'application de la loi ou de normes de service n'est jugée nécessaire que lorsqu'une méthode précise de gestion des risques est proposée. Comme le projet de décret ne propose pas de méthode précise de gestion des risques, il n'est pas nécessaire de prévoir un plan de mise en œuvre, une stratégie d'application de la loi ou des normes de service.

Personnes-ressources

Greg Carreau
Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes
Ministère de l'Environnement
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Ligne d'information de la gestion des substances :
1-800-567-1999 (sans frais au Canada)
819-938-3232 (à l'étranger)
Télécopieur : 819-938-5212
Courriel : eccc.substances.eccc@canada.ca

Michael Donohue
Bureau de la gestion du risque
Ministère de la Santé
Ottawa (Ontario)
K1A 0K9
Téléphone : 613-957-8166
Télécopieur : 613-952-8857
Courriel : michael.donohue2@canada.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, pursuant to subsection 332(1)^a of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, that the Governor in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment and the Minister of Health, pursuant to subsection 90(1) of that Act, proposes to make the annexed *Order Adding a Toxic Substance to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

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 Order 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

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 332(1)^a de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, que le gouverneur en conseil, sur recommandation de la ministre de l'Environnement et de la ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 90(1) de cette loi, se propose de prendre le *Décret d'inscription d'une substance toxique à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, 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 décret 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 au directeur

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

^b S.C. 1999, c. 33

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

^b L.C. 1999, ch. 33

addressed to the Executive Director, Program Development and Engagement Division, Department of the Environment, Gatineau, Quebec K1A 0H3 (fax: 819-938-5212; email: eccc.substances.eccc@canada.ca).

A 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, June 19, 2017

Jurica Čapkun
Assistant Clerk of the Privy Council

Order Adding a Toxic Substance to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999

Amendment

1 Schedule 1 to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*¹ is amended by adding the following:

Cobalt and soluble cobalt compounds

Coming into Force

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

[25-1-o]

exécutif, Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes, ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3 (téléc. : 819-938-5212; courriel : eccc.substances.eccc@canada.ca).

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

Ottawa, le 19 juin 2017

Le greffier adjoint du Conseil privé
Jurica Čapkun

Décret d'inscription d'une substance toxique à l'Annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Modification

1 L'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*¹ est modifiée par adjonction de ce qui suit :

Cobalt et composés de cobalt solubles

Entrée en vigueur

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

[25-1-o]

¹ S.C. 1999, c. 33

¹ L.C. 1999, ch. 33

Laurentian Channel Marine Protected Area Regulations

Statutory authority

Oceans Act

Sponsoring department

Department of Fisheries and Oceans

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: The Government of Canada has committed to increase the proportion of Canada's marine and coastal areas that are protected to 5% by 2017, and to 10% by 2020. As part of this commitment, the *Laurentian Channel Marine Protected Area Regulations* (proposed Regulations) would provide protection to an additional 0.2% of Canada's oceans located off the southwest coast of Newfoundland and Labrador. A scientific risk assessment has shown that some ongoing and potential future activities, such as commercial fisheries and the installation of submarine cables in some areas, pose risks to the valuable ecosystem features of the areas. The proposed Regulations would help to conserve the area's biodiversity through the protection of key species and habitats, and ecosystem structure and function from human activities that pose a risk.

Description: The proposed Regulations would be made under subsection 35(3) of the *Oceans Act* to designate the specified portion of the Laurentian Channel as a Marine Protected Area (MPA), covering an area of 11 619 km². The proposed Regulations would prohibit any activity that disturbs, damages, destroys or removes from the Laurentian Channel MPA a living marine organism or any part of its habitat. The proposed Regulations would allow certain exceptions to the prohibitions for specified activities, if they are compatible with the conservation objectives of the MPA.

The proposed Regulations would establish two different management zones within the MPA, each of which would be composed of two spatially distinct areas and

Règlement sur la zone de protection marine du chenal Laurentien

Fondement législatif

Loi sur les océans

Ministère responsable

Ministère des Pêches et des Océans

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Enjeux : Le gouvernement du Canada s'est engagé à accroître la proportion de zones marines et côtières protégées au Canada à 5 % d'ici 2017 et à 10 % d'ici 2020. Dans le cadre de cet engagement, le *Règlement sur la zone de protection marine du chenal Laurentien* (le règlement proposé) permettrait d'augmenter de 0,2 % la protection des océans canadiens situés au large de la côte sud-ouest de Terre-Neuve-et-Labrador. Une évaluation scientifique des risques a démontré que certaines activités actuelles et futures potentielles, comme la pêche commerciale et l'installation de câbles sous-marins dans certaines zones, représentent un risque pour les caractéristiques importantes des écosystèmes de ces zones. Le règlement proposé contribuerait à la conservation de la biodiversité de la zone en protégeant les espèces et les habitats clés, ainsi que la structure et les fonctions de l'écosystème contre les activités humaines qui présentent des risques.

Description : Le règlement proposé serait pris en vertu du paragraphe 35(3) de la *Loi sur les océans* afin de désigner la portion visée du chenal Laurentien en tant que zone de protection marine (ZPM), qui couvrirait 11 619 km² du chenal Laurentien. Le règlement proposé interdirait, dans la zone de protection marine du chenal Laurentien, toute activité qui perturbe, endomme, détruit ou enlève de cette zone tout organisme marin vivant ou toute partie de son habitat. Le règlement proposé prévoirait certaines exceptions aux interdictions relatives à des activités spécifiques si ces dernières sont compatibles avec les objectifs de conservation de la ZPM.

Le règlement proposé établirait deux zones de gestion distinctes dans la ZPM, chacune formée de deux secteurs distincts sur le plan spatial et offrant différents

would provide varying levels of protection, offering the most stringent protection to the areas that need it most. This design would prohibit certain human activities, such as oil and gas development, submarine cable installation and anchoring, within a core protection zone where the ecosystem features and functions of the area are susceptible to their impacts. However, those human activities would be allowed within the adaptive management zone because they would not significantly impact the conservation objectives.

Cost-benefit statement: The proposed Laurentian Channel MPA would be beneficial for Canadians because of the potential for important long-term ecological benefits gained through the conservation and protection of unique and productive ecosystems. Important components of the marine ecosystem, such as Smooth Skate, Northern Wolffish, Black Dogfish, Porbeagle Shark, Leatherback Sea Turtle, and sensitive benthic habitats represented by coral (sea pens), would be protected through the management of human activities within the MPA. While difficult to forecast with specificity, the establishment of this MPA is anticipated to promote the replenishment of depleted stocks within its boundaries and potential spillover to surrounding areas.

The prohibition of recreational and commercial fishing is not anticipated to result in significant costs to Canadian businesses. Due to the offshore location of the proposed MPA, recreational fishing in the area is limited; therefore, the incremental impact on recreational fishery is anticipated to be negligible. Most of the commercial fishing activity in the area occurs outside the proposed MPA's boundaries, and commercial fishing activity within its boundaries has been low in recent years. The average value of fisheries occurring inside the proposed MPA represents less than 1% of the annual average landed value of \$57 million in the larger fish management area in which the MPA is located.

Assuming that affected fisheries do not move their fishing effort to areas outside the proposed MPA in adjacent fishing areas, the present value of potential costs identified with designation of the MPA relate to fishing and seafood processing industries and are estimated to be approximately \$490,000 over the 30-year analysis period. However, these costs are not anticipated to significantly affect the industries' ability to function and generate revenue.

niveaux de protection, dont une protection plus rigoureuse dans les secteurs qui en ont le plus besoin. Une telle configuration interdirait certaines activités humaines, comme l'exploitation pétrolière et gazière, l'installation de câbles sous-marins et l'ancre, dans la zone de protection centrale où les caractéristiques et les fonctions de l'écosystème sont sensibles à leurs répercussions. Cependant, ces activités humaines seraient autorisées dans la zone de gestion adaptative, car elles n'auraient pas de répercussions importantes sur les objectifs de conservation.

Énoncé des coûts et avantages : La zone de protection marine du chenal Laurentien proposée serait avantageuse pour les Canadiens en raison de ses importants avantages écologiques potentiels à long terme, qui découleraient de la conservation et de la protection d'écosystèmes uniques et productifs. La gestion des activités humaines dans la ZPM permettrait de protéger d'importantes composantes de l'écosystème marin, comme la raie à queue de velours, le loup à tête large, l'aiguillat noir, la maraîche et la tortue luth, ainsi que les habitats benthiques sensibles représentés par les coraux (pennatules). S'il est difficile de faire des prévisions exactes, la création de cette ZPM devrait favoriser la reconstitution des stocks en déclin à l'intérieur de ses limites, et peut-être même dans les zones avoisinantes.

On ne s'attend pas à ce que l'interdiction de la pêche récréative et commerciale ait des incidences importantes sur les prix de revient des entreprises canadiennes. Comme la ZPM proposée est située au large des côtes, la pêche récréative y est limitée; par conséquent, l'impact supplémentaire sur la pêche récréative devrait être négligeable. La majeure partie de l'activité de pêche commerciale dans la zone a lieu hors des limites de la ZPM proposée, et l'activité de pêche commerciale dans cette zone est faible ces dernières années. La valeur moyenne des pêches qui se déroulent à l'intérieur de la ZPM proposée représente moins de 1 % de la valeur au débarquement annuelle moyenne, qui s'élève à 57 millions de dollars dans la zone de gestion des pêches plus vaste où la ZPM est située.

Si l'on suppose que les pêcheries touchées ne déplacent pas leurs efforts de pêche dans des zones adjacentes, à l'extérieur de la ZPM proposée, la valeur actualisée des coûts potentiels de la désignation de la ZPM pour les industries de la pêche et de la transformation des poissons et fruits de mer est évaluée à environ 490 000 \$ pour la période de 30 ans visée par l'analyse. Toutefois, ces coûts ne devraient pas avoir une grande incidence sur la capacité des industries à fonctionner et à générer des revenus.

Costs to the oil and gas industry are anticipated to be negligible, as the proposed Regulations would allow related activities in Zones 2a and 2b of the MPA and seismic activity within an eight-month window throughout the MPA to limit impacts on key migratory species. No significant new restrictions are proposed with respect to marine navigation beyond a prohibition against anchorage in Zones 1a and 1b, which is not expected to result in any incremental costs.

The estimated total annual costs for ecological and compliance monitoring, enforcement and management of the MPA are estimated to be approximately less than \$325,000 (nominal value) per year. This represents a total cost of \$4.3 million in present value terms over a 30-year period (discounted at 7%).

“One-for-One” Rule and small business lens: The “One-for-One” Rule does not apply, as the proposed Regulations do not impose new administrative burden costs on business. The small business lens does not apply, as the expected nationwide costs of the proposed Regulations are well below the \$1 million annual threshold and are not disproportionately higher for small business.

Domestic and international coordination and cooperation: The establishment of the Laurentian Channel MPA would contribute directly to Canada’s efforts to implement measures in line with several international agreements, the most prominent of which is the Convention on Biological Diversity (CBD). In 2010, the Conference of the Parties to the CBD established the following target, known as Aichi Target 11: “By 2020, at least 17 per cent of terrestrial and inland water, and 10 per cent of coastal and marine areas, especially areas of particular importance for biodiversity and ecosystem services, are conserved through effectively and equitably managed, ecologically representative and well-connected systems of protected areas and other effective area-based conservation measures, and integrated into the wider landscapes and seascapes.” By designating Canada’s largest MPA under the *Oceans Act*, the proposed Regulations would ensure the long-term conservation of an ecologically and biologically important area and contribute to the achievement of Aichi Target 11.

Les répercussions financières pour l’industrie pétrolière et gazière devraient être négligeables, car le règlement proposé autoriserait les activités connexes dans les zones 2a et 2b de la ZPM ainsi que les activités sismiques dans toute la ZPM pendant une période de huit mois, afin de limiter les répercussions sur les principales espèces migratoires. Aucune nouvelle restriction importante n’est proposée concernant la navigation maritime, mis à part l’interdiction de s’ancrer dans les zones 1a et 1b, qui ne devrait pas générer de coûts supplémentaires.

Les coûts estimatifs totaux annuels du suivi écologique, de la surveillance de la conformité et de l’application de la loi et de la gestion de la ZPM devraient représenter moins de 325 000 \$ (valeur nominale) par année. Cela représente un coût total de 4,3 millions de dollars en valeur actualisée sur une période de 30 ans (actualisée à 7 %).

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : La règle du « un pour un » ne s’applique pas, puisque le règlement proposé n’impose aux entreprises aucun nouveau coût lié au fardeau administratif. La lentille des petites entreprises ne s’applique pas, puisque les coûts prévus du règlement proposé à l’échelle nationale sont bien en deçà du seuil annuel d’un million de dollars et qu’ils ne sont pas démesurément élevés pour les petites entreprises.

Coordination et coopération à l’échelle nationale et internationale : L’établissement de la zone de protection marine du chenal Laurentien contribuerait directement aux efforts du Canada visant à mettre en œuvre des mesures conformes à plusieurs ententes internationales, dont la plus importante est la Convention sur la diversité biologique (CDB). En 2010, la Conférence des Parties ayant souscrit à la CDB a fixé l’objectif suivant, appelé objectif 11 d’Aichi : « D’ici à 2020, au moins 17 % des zones terrestres et d’eaux intérieures et 10 % des zones marines et côtières, y compris les zones qui sont particulièrement importantes pour la diversité biologique et les services fournis par les écosystèmes, seront conservées au moyen de réseaux écologiquement représentatifs et bien reliés d’aires protégées gérées efficacement et équitablement et d’autres mesures de conservation effectives par zone, et intégrées dans l’ensemble du paysage terrestre et marin. » En établissant la plus vaste ZPM du Canada en vertu de la *Loi sur les océans* à ce jour, le règlement proposé assurerait la conservation à long terme d’une zone importante du point de vue biologique et écologique et contribuerait à l’atteinte de l’objectif 11 d’Aichi.

Background

The Laurentian Channel is a deep submarine valley over 1 200 km long, which extends from where the St. Lawrence Estuary and the Saguenay River meet to the edge of the continental shelf off Newfoundland and Labrador. A portion of this area was identified as an Ecologically and Biologically Significant Area (EBSA) in 2007 and was selected as an Area of Interest (AOI) in 2010 by the Minister of Fisheries and Oceans Canada for consideration as a Marine Protected Area (MPA).

The proposed Laurentian Channel MPA is an ecologically important area, providing critical habitat for a variety of marine species, some of which are fished commercially and others that are not. Non-commercial species are part of the marine ecosystem in the area. More specifically, Black Dogfish and young and juvenile Smooth Skate are present in high numbers throughout the area. Porbeagle Sharks and Basking Sharks move into the area in the spring and reside within the proposed MPA throughout the summer. One of only two known Porbeagle Shark mating grounds occurs within the proposed boundaries. Two species at risk, the Northern Wolffish and the Leatherback Sea Turtle, have been found in the area. In addition, at least 20 species of whales and dolphins have been observed in the area, as it is a critical feeding area and migration route into and out of the Gulf of St. Lawrence.

The Laurentian Channel contains significant coral and sea pen populations, representing sensitive benthic habitats. Coral and sea pens are important to the ecosystem and depend on the integrity of the sands and muds in the area for their survival. Of the variety of coral species found in the area, sea pens have been recorded in the greatest numbers and diversity, with the Laurentian Channel being described as having the highest sea pen concentrations within the entire Newfoundland and Labrador Shelves Bioregion.

Human activities and related impacts

A science-based risk assessment completed in 2012 determined that some ongoing activities (fishing, vessel traffic) and some potential activities (oil and gas exploration and development, submarine cable installation, anchoring) in the proposed Laurentian Channel MPA were incompatible, to varying degrees, with the conservation objectives for this area.

This area is also a known migration route for various species of fish and pinnipeds. Many of these vulnerable species are present in and/or frequent the Laurentian Channel in ways that necessitate habitat protection due to the

Contexte

Le chenal Laurentien est une vallée sous-marine d'une longueur de plus de 1 200 km, qui s'étend de l'intersection de l'estuaire du Saint-Laurent et de la rivière Saguenay jusqu'au bord du plateau continental, au large de Terre-Neuve-et-Labrador. Une partie de cette zone a été désignée comme zone d'importance écologique et biologique (ZIEB) en 2007 et a été choisie comme site d'intérêt (SI) en 2010 par le ministre des Pêches et des Océans aux fins de sa désignation potentielle comme zone de protection marine (ZPM).

La ZPM proposée du chenal Laurentien est une zone d'importance écologique qui constitue un habitat important pour de nombreuses espèces marines, dont certaines sont exploitées à des fins commerciales. Les espèces non commerciales font partie de l'écosystème marin dans cette zone. Plus précisément, des aiguillats noirs et des spécimens jeunes et juvéniles de raies à queue de velours y sont présents en grand nombre. Des maraîches et des requins-pèlerins se rendent dans cette zone au printemps et résident dans la zone de protection marine proposée durant l'été. Un des deux seuls lieux connus d'accouplement de la maraîche se trouve dans les limites proposées. Deux espèces en péril, soit le loup à tête large et la tortue luth, ont été observées dans la zone. De plus, au moins 20 espèces de baleines et de dauphins y ont été observées, puisque cette zone fait office d'aire d'alimentation et de voie de migration essentielles pour les espèces qui se déplacent vers le golfe du Saint-Laurent et qui en ressortent.

Le chenal Laurentien abrite des populations importantes de coraux et de pennatules, qui constituent des habitats benthiques sensibles. Les coraux et les pennatules sont importants pour l'écosystème et leur survie dépend de l'intégrité des fonds sablonneux et vaseux. De toutes les espèces de coraux observées dans la zone, les pennatules affichent, selon les observations, la plus forte abondance et la plus grande diversité. Le chenal Laurentien est considéré comme présentant les concentrations les plus élevées de pennatules de toute la biorégion des plateaux de Terre-Neuve-et-Labrador.

Activités humaines et répercussions connexes

Une évaluation scientifique des risques menée en 2012 a déterminé que certaines activités en cours (la pêche, la circulation maritime) et potentielles (l'exploration et l'exploitation gazières et pétrolières, l'installation de câbles sous-marins, l'ancre) dans la ZPM du chenal Laurentien proposée étaient incompatibles, à des degrés différents, avec les objectifs de conservation de cette zone.

Cette zone est également une voie de migration connue pour plusieurs espèces de poissons et de pinnipèdes. Bon nombre de ces espèces vulnérables sont présentes dans le chenal Laurentien ou le fréquentent d'une façon qui

particular ecological and geographic features of the area. These animals are vulnerable to activities currently occurring in the area, and in particular to fishing equipment and methods, marine traffic, and other forms of human-related contact, as they can cause harm to these species and their habitat.

The area within the proposed MPA has historically been used by commercial fishermen, shipping vessels, and Indigenous peoples for centuries. At present, impacts from traditional use by Indigenous peoples are negligible, as the Miawpukek First Nation is the only Indigenous group with a food, social and ceremonial (FSC) licence on the south coast of Newfoundland and Labrador, but members of this First Nation do not fish within the proposed MPA.

Commercial resources in the area have included Atlantic Cod, Redfish, Monkfish, Snow Crab and Atlantic Halibut, and are harvested in accordance with the *Fisheries Act*, the *Coastal Fisheries Protection Act* and their regulations. Despite existing legislation, non-commercial species have seen their populations continually decline in the area. Additional protections are required to conserve non-commercial species and help ensure future commercial opportunities in the region. The results of the risk assessment have shown that commercial fishing activities are associated with the greatest risk of harm to the conservation objectives and to the overall goal of biodiversity conservation to the proposed MPA. While fishing activity within the proposed boundaries of the MPA has been low in recent years, impacts of commercial fishing activity result in targeted removal, bycatch, and habitat damage. Several species covered by the conservation objectives are also depleted or at risk, and even limited impacts by commercial fishing activity can have severe consequences for these vulnerable populations. For example, on average, 82% of Smooth Skate caught as bycatch in the Newfoundland and Labrador Region is caught in the Laurentian Channel. Trawling has the potential to impact coral such as sea pens through bottom contact, as well as Black Dogfish, Smooth Skate, and Northern Wolffish through incidental catch. Longlines and gillnets have the potential to catch incidental species, and entangle sharks, marine mammals and Leatherback Sea Turtles. Pot gears have been identified as being a significant threat to marine mammals and Leatherback Sea Turtles.

The Gulf of St. Lawrence and the St. Lawrence Seaway, as well as the main shipping lanes between Newfoundland and Labrador and the Maritime provinces, pass through the proposed MPA. Merchant, cruise, and fishing vessels sail across this passageway. Vessel traffic poses a

nécessite la protection de leur habitat, en raison des caractéristiques écologiques et géographiques particulières de la zone. Ces animaux sont vulnérables aux activités actuellement menées dans la zone, et notamment aux équipements et aux méthodes de pêche, au trafic maritime et à d'autres formes de contacts avec les humains, qui portent préjudice à ces espèces et à leur habitat.

La zone située dans la ZPM proposée est utilisée depuis des siècles par les pêcheurs commerciaux, les navires de transport et les peuples autochtones. À l'heure actuelle, les répercussions relatives à l'utilisation traditionnelle par les peuples autochtones sont négligeables, car la Première nation de Miawpukek est la seule à détenir un permis de pêche à des fins alimentaires, sociales et rituelles (ASR) sur la côte sud de Terre-Neuve-et-Labrador. Toutefois, les membres de cette communauté ne pêchent pas dans la ZPM proposée.

Les ressources commerciales dans la zone comprennent la morue franche, le sébaste, la baudroie d'Amérique, le crabe des neiges et le flétan de l'Atlantique. Ces espèces sont pêchées conformément à la *Loi sur les pêches*, à la *Loi sur la protection des pêches côtières* et à leurs règlements. Malgré les lois en vigueur, les espèces non commerciales connaissent un déclin continu dans la zone. Des protections supplémentaires sont nécessaires pour conserver les espèces non commerciales et favoriser les occasions commerciales futures dans la région. Les résultats de l'évaluation des risques montrent que les activités de pêche commerciale sont associées au plus grand risque de dommages en ce qui a trait aux objectifs de conservation et à l'objectif global de conservation de la biodiversité pour la ZPM proposée. Bien que l'activité de pêche dans les limites proposées de la ZPM ait été faible ces dernières années, les répercussions de l'activité de pêche commerciale sont le prélèvement ciblé, les prises accessoires et les dommages à l'habitat. Plusieurs espèces visées par les objectifs de conservation sont en déclin ou en péril et même les impacts limités de l'activité de pêche commerciale peuvent avoir de graves conséquences sur ces populations vulnérables. Par exemple, en moyenne, 82 % des raies à queue de velours capturées comme prises accessoires dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador sont capturées dans le chenal Laurentien. Le chalutage pourrait avoir des répercussions sur les coraux, comme les pennatules, par contact avec le fond, et sur l'aiguillat noir, la raie à queue de velours et le loup à tête large, à cause des prises accessoires. Les palangres et les filets maillants peuvent provoquer des prises accidentelles et empêtrer les requins, les mammifères marins et les tortues luth. Les casiers sont considérés comme présentant une menace importante pour les mammifères marins et la tortue luth.

Le golfe du Saint-Laurent et la Voie maritime du Saint-Laurent, ainsi que les principales voies de navigation entre Terre-Neuve-et-Labrador et les provinces maritimes, passent par la ZPM proposée. Cette voie de navigation est fréquentée par des cargos, des vraquiers, des

moderate risk of harm to Leatherback Sea Turtles. However, there are no recorded incidences of collisions with boats documented in Atlantic Canada. Shipping poses a risk to coral (sea pens) to the extent that anchoring can damage and destroy these bottom-dwelling animals. It should be noted that between 4 800 and 12 299 vessels, including merchant, cruise, and fishing vessels, transit through the proposed MPA in an average year with goods headed for destinations across North America. In light of an incomplete understanding of Leatherback Sea Turtle distribution patterns at this time, it has not been possible to identify conservation measures for marine vessels in transit that would be effective and justifiable given the potential impacts to the Canadian economy. Other threats to the Leatherback Sea Turtle while at sea include entanglement in fishing gear, marine pollution, and acoustic disturbances.

There is currently no oil production in the proposed MPA; however, there was an exploration licence for drilling that expired in 2014, and seismic and other geophysical surveys have occurred and may still occur in the area. Oil and gas activities can cause permanent harm to coral and sea pens and were therefore determined to be incompatible with conservation efforts for these species. However, the effect of oil exploration and production on fish, marine mammals and sea turtles is considered reversible due to the species' behaviour. Unlike coral, these species are mobile and can move away from noises and other disturbances. Results from environmental effects monitoring programs from Newfoundland and Labrador offshore oil and gas production have shown no significant adverse effects. It is important to note that the proposed MPA would be located over a natural gas field and a substantial gas hydrate resource, not viable oil fields. Therefore, the potential risk of oil spills and blowouts from a gas development is limited. Seismic surveys are only considered to be a threat to certain species during sensitive periods. The area has low wave and tidal energy; there is a low level of interest for developing these industries from energy development industries.

Submarine cable installation has historically occurred in the area inside the proposed MPA, though most installations are inactive. Once cables are installed, their use causes no significant harm to the marine ecosystem, and the installations may even be used as habitat or attachment sites for certain organisms. A typical cable installation may involve two or more corridors, each with a footprint of less than 5 m in width. Even though the

paquebots de croisière et des bateaux de pêche. Le trafic maritime présente un risque modéré de dommages pour la tortue luth. Il n'y a toutefois aucun cas documenté de collision avec des navires dans le Canada atlantique. Le transport maritime présente un risque pour les coraux (pennatules), dans la mesure où l'ancre peut endommager et détruire ces espèces des grandes profondeurs. Il est à noter qu'entre 4 800 et 12 299 navires, notamment des navires marchands, des navires de croisière et des navires de pêche, traversent la ZPM proposée au cours d'une année avec des biens livrés à des destinations réparties dans toute l'Amérique du Nord. Compte tenu de la compréhension incomplète des profils de répartition de la tortue luth à l'heure actuelle, il n'a pas été possible de déterminer des mesures de conservation pour les navires en transit qui seraient efficaces et justifiables étant donné les retombées potentielles sur l'économie canadienne. Les autres menaces qui pèsent sur la tortue luth pendant qu'elle est en mer sont les empêtements dans des engins de pêche, la pollution marine et les perturbations acoustiques.

Actuellement, il n'y a pas de production pétrolière dans la ZPM proposée, bien qu'un permis d'exploration par forage ait pris fin en 2014 et que des relevés sismiques et géophysiques aient été effectués dans la zone et peuvent l'être encore. Les activités pétrolière et gazière peuvent causer des dommages permanents aux coraux et aux pennatules et sont donc incompatibles avec les efforts de conservation de ces espèces. Cependant, l'effet de l'exploration et de la production de pétrole sur les poissons, les mammifères marins et les tortues de mer est considéré comme étant réversible en raison du comportement de ces espèces. Contrairement aux coraux, ces espèces se déplacent et peuvent s'éloigner des bruits et des autres perturbations. Les résultats provenant des programmes d'étude de suivi des effets sur l'environnement de la production de pétrole et de gaz en haute mer de Terre-Neuve-et-Labrador n'ont montré aucun effet néfaste important. Il est important de noter que la ZPM proposée serait située sur un champ de gaz naturel et une importante ressource en hydrates de gaz, et non pas sur des champs de pétrole viables. Le risque potentiel de déversements et de jaillissements de pétrole lié à la mise en valeur des gisements de gaz est donc limité. Les relevés sismiques sont considérés comme présentant une menace pour certaines espèces uniquement durant les périodes de vulnérabilité. La zone dispose d'une énergie marémotrice et des vagues faibles. L'intérêt du secteur de l'énergie pour y développer des activités y est faible.

L'installation de câbles sous-marins a lieu depuis longtemps dans la zone se trouvant dans la ZPM proposée, mais la plupart des projets de ce type sont inactifs. Une fois que les câbles sont installés, leur utilisation ne cause pas de dommages importants à l'écosystème marin, et ils peuvent même être utilisés comme habitat ou sites de fixation par certains organismes. La pose de câbles typique peut comprendre au moins deux corridors, dont chacun a

installations of submarine cables pose a low risk due to their small footprint, any excavation or impact to the sea floor can result in direct mortality of coral as a result of breaking, crushing and burying. These activities must therefore be prevented from occurring in areas where sensitive sea pens are concentrated.

Issues

The proposed Laurentian Channel MPA would be located off the southwest coast of Newfoundland and Labrador and lies within the Newfoundland and Labrador Shelves Bioregion, and within North Atlantic Fisheries Organization (NAFO) Regulatory Area 3P (3Ps and 3Pn). A science-based risk assessment has demonstrated that continued fishing pressure would not align with a protection or recovery conservation objective. The long-term prohibition of current and potential future fishing activity from this area is needed to alleviate a leading threat to the conservation objectives of the proposed MPA, including endangered species such as the Leatherback Sea Turtle. Further, restrictions on seismic activity are needed to protect Leatherback Sea Turtles and Porbeagle Sharks while they are in the area in the highest density. Activities such as drilling, which pose a risk to sensitive benthic habitats (e.g. sea pens) must be prohibited from areas where these species are present in high concentrations to ensure alignment with the conservation objectives.

Although current legislation helps regulate activities that could impact the features and functions of the Laurentian Channel area, there is no overarching management plan or framework in place to limit or mitigate the impacts of existing or emerging human activities that pose a risk to the conservation objectives. Unanticipated pressures in other areas or environmental conditions could shift high-risk fishing to the area in the future. Therefore, a more cohesive and predictable regulatory framework in the form of an MPA made through regulations under the *Oceans Act* is considered necessary to focus efforts on the long-term conservation and protection of the area's important ecological and biological features. This would be achieved not only through the prohibition of activities in areas where they pose the greatest risk of harm, but also through the implementation of a management plan that would guide scientific research and other authorized activities in the area.

Under the United Nations Convention on the Law of the Sea, Canada's authority to regulate international navigation rights within Canada's exclusive economic zone is limited. Nevertheless, based on experience with other

une empreinte inférieure à 5 m de largeur. Même si l'installation de câbles sous-marins pose un risque faible en raison de leur faible empreinte, toute excavation ou tout impact avec le fond marin peut entraîner la mortalité directe des coraux en raison de la rupture, l'écrasement et l'enfouissement. Pour ces raisons, il faut empêcher la tenue de telles activités dans des zones où il y a concentration de pennatules sensibles.

Enjeux

La ZPM proposée du chenal Laurentien est située au large de la côte sud-ouest de Terre-Neuve-et-Labrador et se trouve au sein de la biorégion des plateaux de Terre-Neuve-et-Labrador et à l'intérieur de la zone réglementée 3P (3Ps et 3Pn) de l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord (OPANO). Une évaluation scientifique des risques a démontré que le maintien de la pression de la pêche ne serait pas compatible avec un objectif de protection ou de conservation aux fins de rétablissement. L'interdiction à long terme des activités de pêche actuelles et futures dans cette zone est nécessaire pour atténuer la principale menace qui pèse sur les objectifs de conservation de la ZPM proposée, y compris sur des espèces en voie de disparition telles que la tortue luth. De plus, des restrictions imposées aux activités sismiques sont requises pour protéger la tortue luth et la maraîche lorsqu'elles se trouvent dans la zone à plus forte densité. Des activités telles que le forage, qui présentent un risque pour les habitats benthiques sensibles (par exemple les pennatules), doivent être interdites dans les zones où l'on observe des concentrations élevées de ces espèces pour assurer l'harmonisation avec les objectifs de conservation.

Bien que les lois en vigueur contribuent à réglementer les activités susceptibles d'avoir une incidence sur les caractéristiques et les fonctions de la zone du chenal Laurentien, il n'existe aucun plan ou cadre de gestion global visant à limiter ou à atténuer les impacts des activités humaines actuelles ou nouvelles qui présentent un risque pour les objectifs de conservation. Des pressions imprévues dans d'autres zones ou des conditions environnementales pourraient déplacer la pêche à haut risque dans la région à l'avenir. Par conséquent, un cadre réglementaire plus uniforme et prévisible sous la forme d'une ZPM établie au titre d'un règlement pris en vertu de la *Loi sur les océans* est nécessaire afin d'axer les efforts sur la conservation et la protection des caractéristiques écologiques et biologiques importantes de cette zone. Il serait possible d'y parvenir non seulement grâce à l'interdiction d'activités dans les zones où elles présentent le plus grand risque de nuire, mais aussi grâce à la mise en œuvre d'un plan de gestion qui orienterait les recherches scientifiques et les autres activités autorisées dans la zone.

En vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, le pouvoir du Canada lui permettant de réglementer les droits de navigation internationale dans sa zone économique exclusive est limité. Néanmoins, en

MPAs, efforts will be made to enhance stewardship and awareness of the area within the shipping community (e.g. Notices to Mariners).

Objectives

The primary objective of the Laurentian Channel MPA is to conserve biodiversity through the protection of key species and their habitats, ecosystem structure and function, and through scientific research. The most effective way to preserve biodiversity and ensure the survival of species is through long-term habitat protection. The proposed MPA regulations aim to foster biodiversity conservation in the Laurentian Channel through the reduction of risk and harm posed by human activities.

Supporting the overarching goal and recognizing the important ecological features of the Laurentian Channel, the following conservation objectives were developed for the proposed MPA:

1. Protect coral, particularly significant concentrations of sea pens, from harm due to human activities (e.g. fishing, oil and gas exploratory drilling, submarine cable installation and anchoring) in the Laurentian Channel MPA.
2. Protect Black Dogfish from human-induced mortality (e.g. bycatch in the commercial fishery) in the Laurentian Channel MPA.
3. Protect Smooth Skate from human-induced mortality (e.g. bycatch in the commercial fishery) in the Laurentian Channel MPA.
4. Protect Porbeagle Sharks from human-induced mortality (e.g. bycatch in the commercial fishery, seismic activities) in the Laurentian Channel MPA.
5. Promote the survival and recovery of Northern Wolf-fish by minimizing the risk of harm from human activities (e.g. bycatch in the commercial fishery) in the Laurentian Channel MPA.
6. Promote the survival and recovery of Leatherback Sea Turtles by minimizing the risk of harm from human activities (e.g. entanglement in commercial fishing gear, seismic activities) in the Laurentian Channel MPA.

Description

The proposed Regulations would be made pursuant to subsection 35(3) of the *Oceans Act* to establish the Laurentian Channel MPA. The MPA would cover an area of 11 619 km².

raison de l'expérience avec d'autres ZPM, des efforts seront déployés pour améliorer les activités d'intendance et de sensibilisation à la zone auprès de la communauté maritime (par exemple Avis aux navigateurs).

Objectifs

L'objectif principal de la ZPM du chenal Laurentien est de conserver la biodiversité en protégeant les espèces clés et leurs habitats, en maintenant les fonctions et la structure de l'écosystème et en effectuant des recherches scientifiques. La manière la plus efficace de préserver la biodiversité et de veiller à la survie des espèces est la protection de l'habitat à long terme. Le règlement sur la ZPM proposée vise à encourager la conservation de la biodiversité dans le chenal Laurentien par l'entremise de la réduction des risques et des dommages engendrés par les activités humaines.

Afin d'appuyer ce but global et de reconnaître les caractéristiques écologiques importantes du chenal Laurentien, les objectifs de conservation suivants ont été élaborés pour la ZPM proposée :

1. Protéger les coraux, notamment les concentrations importantes de pennatules, des effets nuisibles découlant des activités humaines pratiquées dans la ZPM du chenal Laurentien (par exemple la pêche, l'exploration pétrolière et gazière, l'installation de câbles sous-marins et l'ancre).
2. Protéger l'aiguillat noir de la mortalité due aux activités humaines (par exemple les prises accessoires dans le contexte de la pêche commerciale) dans la ZPM du chenal Laurentien.
3. Protéger la raie à queue de velours de la mortalité due aux activités humaines (par exemple les prises accessoires dans le contexte de la pêche commerciale) dans la ZPM du chenal Laurentien.
4. Protéger la maraîche de la mortalité due aux activités humaines (par exemple les prises accessoires dans le contexte de la pêche commerciale, les activités sismiques) dans la ZPM du chenal Laurentien.
5. Promouvoir la survie et le rétablissement du loup à tête large en atténuant les risques de dommages causés par les activités humaines (par exemple les prises accessoires dans le contexte de la pêche commerciale) dans la ZPM du chenal Laurentien.
6. Promouvoir la survie et le rétablissement de la tortue luth en atténuant les risques de dommages causés par les activités humaines (par exemple les empêtrements dans des engins de pêche commerciaux, les activités sismiques) dans la ZPM du chenal Laurentien.

Description

Le règlement proposé serait pris en vertu du paragraphe 35(3) de la *Loi sur les océans* afin d'établir la ZPM du chenal Laurentien. La ZPM aurait une superficie de 11 619 km².

Prohibition

The proposed Regulations would prohibit any activity within the designated boundaries that disturbs, damages, destroys or removes any living marine organism or any part of its habitat, or that is likely to do so. The proposed MPA would include the water column, seabed, and subsoil to a depth of 5 m, which is considered the depth of the active biological layer necessary to support the conservation objectives for the proposed MPA.

MPA boundaries and management zones

The proposed Regulations would designate the Laurentian Channel MPA boundaries and its internal management zones (Figure 1). Within the designated management zones, specific activities would be allowed (as exceptions to the prohibition), insofar as they do not compromise the overall conservation objectives of the MPA. The zoning would provide varying levels of protection within the MPA, offering the most stringent protection to the areas that need it most.

Core protection zone (CPZ)

The CPZ would comprise two spatially distinct areas (Zone 1a and Zone 1b) that are strict protection zones designed to provide the highest level of protection to areas containing high concentrations of coral and sea pens. The only activities that would be allowed within the CPZ are activities for public safety and national security; Aboriginal food, social and ceremonial fisheries; and marine navigation (excluding anchoring). Other activities that would be allowed if they are approved by the Minister as part of an activity plan or if they meet the requirements specified in the proposed Regulations are those directly related to managing the MPA (e.g. scientific monitoring) and seismic surveying within an eight-month window. Zone 1a is approximately 1 495 km² and Zone 1b is approximately 614 km². The CPZ would ensure that areas of high concentrations of coral and sea pens, which are fixed to the sea floor and are greatly affected by activities that impact the sea floor such as trawling, oil and gas activity, anchoring, and submarine cable installation, would be protected over the long term.

Adaptive Management Zone (AMZ)

Zone 2a and Zone 2b, the AMZ, are proposed to allow varying levels of use and would accommodate those activities that are compatible with the conservation objectives of the MPA as described above. Given that species of concern may be found within the AMZ, all commercial fishing would be prohibited as this activity poses a high risk to

Interdictions

Le règlement proposé interdirait, dans les limites de cette zone désignée, d'exercer toute activité qui perturbe, endommage, détruit ou retire tout organisme marin vivant ou toute partie de son habitat, ou qui est susceptible de le faire. La ZPM proposée comprend la colonne d'eau, le fond marin et le sous-sol jusqu'à une profondeur de 5 m, soit la profondeur de la couche biologique active nécessaire pour appuyer les objectifs de conservation de la ZPM proposée.

Limites et zones de gestion de la ZPM

Le règlement proposé fixerait les limites de la ZPM du chenal Laurentien et de ses sous-zones de gestion (Figure 1). Au sein des zones de gestion désignées, des activités seraient autorisées (comme des exceptions à l'interdiction), dans la mesure où elles ne compromettent pas les objectifs de conservation globale de la ZPM. Le zonage fournirait différents niveaux de protection dans la ZPM, les plus stricts étant appliqués aux zones en ayant le plus besoin.

Zone de protection centrale (ZPC)

La zone de protection centrale comprendrait deux zones distinctes dans l'espace (zones 1a et 1b) constituant des zones de protection stricte désignées pour fournir le plus haut niveau de protection aux zones contenant des concentrations élevées de coraux et de pennatules. Les seules activités qui y seraient autorisées seraient les activités liées à la sûreté publique et à la sécurité nationale, les pêches autochtones à des fins alimentaires, sociales et rituelles, ainsi que la navigation (sauf l'ancre). Les autres activités qui seraient autorisées si elles sont approuvées par le ministre dans le cadre d'un plan d'activité ou si elles répondent aux exigences précisées dans le règlement proposé sont celles directement liées à la gestion de la ZPM (par exemple le suivi scientifique) et les levés sismiques pendant une période de huit mois. La superficie de la zone 1a serait d'environ 1 495 km², et celle de la zone 1b, d'environ 614 km². La zone de protection centrale garantirait que les zones de forte concentration de coraux et de pennatules, spécimens fixés au fond marin et grandement touchés par les activités qui ont une incidence sur le fond marin comme le chalutage, les activités pétrolières et gazières, l'ancre et l'installation de câbles sous-marins, soient protégées à long terme.

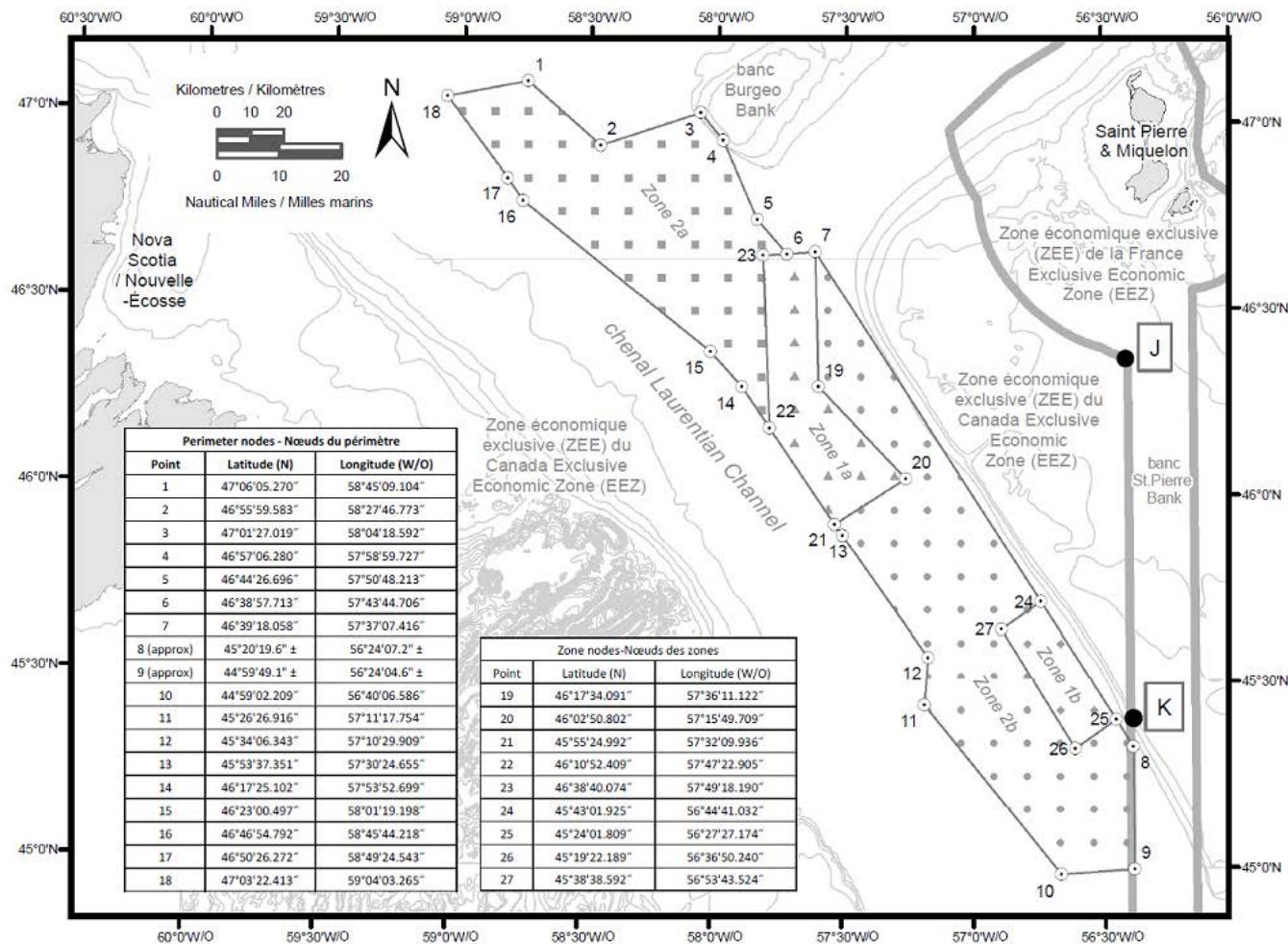
Zone de gestion adaptive (ZGA)

Les zones 2a et 2b, la zone de gestion adaptive (ZGA), sont proposées pour autoriser des degrés différents d'utilisation et permettraient de mener les activités compatibles avec les objectifs de conservation de la ZPM décrits précédemment. Étant donné que des espèces préoccupantes peuvent se trouver dans la zone de gestion

these particular species.¹ Temporal restrictions for seismic surveys would also apply. Zone 2a is approximately 4 034 km² and Zone 2b is approximately 5 476 km². All species are affected by commercial fishing, but impacts from oil and gas activity and submarine cables are considered negligible. Therefore, oil and gas activities would be allowed in the AMZ. In addition, marine navigation, including anchoring, would be allowed in this area as it does not present a particular threat to the marine life in this portion of the MPA. The best coral distribution data available has shown that there are limited concentrations of these sensitive benthic habitats in the AMZ. The exceptions for activities in the AMZ would therefore not result in misalignment with the conservation objectives.

adaptative, toutes les activités de pêche commerciale seraient interdites, car elles représentent un risque important pour de telles espèces¹. Les relevés sismiques seraient également assujettis à des restrictions temporelles. La superficie de la zone 2a est d'environ 4 034 km², et celle de la zone 2b, d'environ 5 476 km². Toutes les espèces sont touchées par les activités de pêche commerciale. Cependant, dans le cas des activités gazières et pétrolières et l'utilisation des câbles sous-marins, les répercussions sont considérées comme négligeables dans la zone de gestion adaptative. Ces activités y seraient donc autorisées. De plus, la navigation, y compris l'ancre, serait autorisée dans cette zone, car elle ne pose pas de menace particulière pour la vie marine dans cette partie de la ZPM. Les meilleures données disponibles sur la répartition des coraux ont montré que la concentration de ces habitats benthiques est limitée dans la ZGA. Les exceptions pour les activités dans la ZGA seraient donc en ligne avec les objectifs de conservation.

Figure 1: Map showing an illustration of the proposed Laurentian Channel Marine Protected Area, its boundaries and its management zones



¹ These species include but are not limited to coral, sea pens, Black Dogfish, Smooth Skate, Porbeagle Shark, Northern Wolfish and Leatherback Sea Turtle.

¹ Ces espèces comprennent, sans toutefois s'y limiter, les coraux, les pennatules, l'aiguillat noir, la raie à queue de velours, la maraîche, le loup à tête large et la tortue luth.

Activities to be allowed within the MPA by the proposed Regulations

Oil and gas activities: Certain oil and gas activities would be allowed within a specified portion of the MPA provided they are carried out in accordance with relevant legislation and are not likely to destroy marine habitat in the proposed MPA. The proposed Regulations would allow oil and gas exploration and production activities within Zones 2a and 2b. Subject to relevant legislation, activities related to construction, maintenance, or decommissioning of oil and gas pipelines, flowlines, and/or submarine infrastructure would be allowed only in Zones 2a and 2b so long as they are not likely to destroy marine habitat in the proposed MPA.

Seismic activity: Seismic activity would be prohibited throughout the proposed MPA from the beginning of August to the end of November to protect species covered by the conservation objective during sensitive life cycle periods (i.e. Leatherback Sea Turtle foraging and Porbeagle Shark mating). However, seismic activity would be allowed between December 1 and July 31, so long as it is not likely to destroy marine habitat in the proposed MPA. This restriction coincides with the increased presence of marine mammals in the area.

Fishing: Aboriginal food, social and ceremonial fisheries would, subject to relevant legislation, continue to be allowed throughout the MPA. All other commercial and recreational fishing would be prohibited.

Marine navigation: All navigation would be allowed within the proposed MPA, with the exception of anchoring, which would be prohibited in Zones 1a and 1b to protect the sensitive benthic coral and sea pen concentrations.

Cables: Installation, repair and maintenance of submarine cables would continue to be allowed in Zones 2a and 2b so long as they are not likely to destroy marine habitat in the proposed MPA. These activities would be prohibited in Zones 1a and 1b due to the level of risk associated with their impact to coral and sea pen concentrations.

Scientific research, monitoring, and education: Scientific research, scientific monitoring, and educational activities would be permitted throughout the MPA subject to the Minister's approval of an activity plan. Applicants would be required to submit an activity plan containing the information listed in section 6 of the proposed Regulations for approval by the Minister. Activity plan information would be used to help better evaluate the potential impacts of the proposed activity on the conservation

Activités qui seraient autorisées dans la ZPM en vertu du Règlement proposé

Activités pétrolières et gazières : Certaines activités gazières et pétrolières seraient autorisées dans une partie précise de la ZPM à condition qu'elles soient pratiquées conformément aux lois applicables et qu'elles ne risquent pas de détruire l'habitat marin dans la ZPM proposée. Des activités d'exploration ou de production pétrolières et gazières dans les zones 2a et 2b seraient permises dans le règlement proposé. Sous réserve des lois applicables, les activités liées à la construction, à l'entretien ou à la mise hors service des pipelines pétroliers et gaziers, des conduites d'écoulement ou d'une infrastructure sous-marine seraient permises uniquement dans les zones 2a et 2b tant qu'elles ne risquent pas de détruire l'habitat marin dans la ZPM proposée.

Activité sismique : L'activité sismique serait interdite dans toute la ZPM proposée du début du mois d'août à la fin novembre afin de protéger les espèces visées par les objectifs de conservation durant les périodes sensibles du cycle vital (c'est-à-dire période de quête de nourriture de la tortue luth et de reproduction de la maraîche). Toutefois, l'activité sismique serait permise du 1^{er} décembre au 31 juillet dans la mesure où elle n'est pas susceptible de détruire l'habitat marin dans la ZPM proposée. Cette restriction coïncide avec la présence accrue de mammifères marins dans la zone.

Pêche : La pêche autochtone à des fins alimentaires, sociales et rituelles continuerait, sous réserve des lois applicables, d'être autorisée dans la ZPM. Toutes les autres pêches commerciales et récréatives seraient interdites.

Navigation maritime : La navigation serait autorisée dans la ZPM proposée, à l'exception de l'ancre qui serait interdit dans les zones 1a et 1b pour protéger les concentrations de coraux et de pennatules benthiques vulnérables.

Câbles : L'installation, la réparation et l'entretien de câbles sous-marins continueraient d'être autorisés dans les zones 2a et 2b tant que ces activités ne sont pas susceptibles de détruire l'habitat marin dans la ZPM proposée. Ces activités seraient interdites dans les zones 1a et 1b en raison du niveau de risque associé avec leurs répercussions sur les concentrations de coraux et de pennatules.

Recherche et suivi scientifiques et éducation : Les activités de recherche et de suivi scientifiques et de nature éducative seraient autorisées dans la ZPM sous réserve de l'approbation par le ministre d'un plan d'activité. Les demandeurs seraient tenus de présenter un plan d'activité contenant les renseignements énumérés à l'article 6 du règlement proposé, aux fins d'approbation par le ministre. Ces renseignements liés au plan d'activité serviraient à évaluer les répercussions potentielles de l'activité

objectives of the MPA and would serve as the basis for decisions on whether or not to approve the activity.

Safety and security: Activities related to public safety, national defence, national security, law enforcement, or in response to an emergency (including environmental emergencies) would be allowed throughout the MPA.

Regulatory and non-regulatory options considered

A risk assessment has shown that some ongoing (e.g. fishing) and potential future activities (e.g. oil and gas exploration and development in some portions of the Laurentian Channel) pose a risk to conservation objectives. Existing regulatory tools, applied independently, do not adequately mitigate those risks.

Certain marine activities are already regulated under provisions of the *Fisheries Act*, the *Species at Risk Act* and other federal legislation, whose purposes differ from that of the *Oceans Act*. Fisheries and Oceans Canada (DFO) acknowledges that voluntary measures are employed by some sectors to limit impacts to the area's ecology (e.g. voluntary avoidance of certain areas to limit damage to coral and sponges from bottom contact fishing gear). However, these measures are not enforceable and create inconsistencies within the relevant sectors.

Each MPA is uniquely designed to achieve site-specific conservation objectives while minimizing, to the extent possible, socio-economic impacts on stakeholders. The activities prohibited or allowed in each MPA are determined on a case-by-case basis through a risk assessment of the potential impacts of human activities on the achievement of the respective conservation objectives. Therefore, the conservation objectives and regulatory approaches for the proposed Laurentian Channel MPA differ from other *Oceans Act* MPAs. The proposed regulatory framework, including the prohibitions against most fishing, restrictions on anchoring, and spatial/temporal restrictions on oil and gas and seismic activities, has been assessed to ensure its alignment with the conservation objectives of the MPA.

Benefits and costs

Benefits

The incremental benefits of the MPA are largely related to conserving and protecting unique, sensitive and productive ecosystems. MPAs generally have been demonstrated to function as both a refuge for and a source of

proposée sur les objectifs de conservation de la ZPM et à justifier la décision d'approuver ou d'interdire l'activité.

Sécurité et sûreté : Les activités liées à la sécurité publique, à la défense nationale, à la sécurité nationale et à l'application de la loi ou en réponse à une urgence (y compris les urgences environnementales) seraient autorisées dans l'ensemble de la ZPM.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Une évaluation des risques a démontré que certaines activités actuelles et éventuelles (par exemple l'exploration et l'exploitation pétrolières et gazières dans certaines parties du chenal Laurentien) représentaient un risque pour les objectifs de conservation. Les outils réglementaires existants, appliqués indépendamment, ne permettent pas d'atténuer adéquatement ces risques.

Certaines activités maritimes sont déjà réglementées en vertu de la *Loi sur les pêches*, de la *Loi sur les espèces en péril* et d'autres lois fédérales dont les objectifs diffèrent de ceux de la *Loi sur les océans*. Pêches et Océans Canada (MPO) reconnaît que des mesures volontaires sont utilisées par certains secteurs pour limiter les répercussions sur l'écologie de la zone (par exemple mesures d'évitement volontaires de certains secteurs visant à limiter les dommages infligés aux coraux et aux éponges par les engins de pêche en contact avec le fond marin). Cependant, ces mesures ne sont pas légalement applicables et créent des incohérences entre les secteurs concernés.

Chaque ZPM est conçue de manière unique pour atteindre les objectifs de conservation propres au site tout en réduisant au minimum, dans la mesure du possible, les répercussions socioéconomiques sur les intervenants. Les activités interdites ou autorisées dans chaque ZPM sont déterminées au cas par cas au moyen d'une évaluation des risques des effets potentiels des activités humaines sur la réalisation des objectifs de conservation respectifs. Ainsi, les objectifs de conservation et les approches réglementaires pour la ZPM proposée du chenal Laurentien diffèrent de ceux des autres ZPM en vertu de la *Loi sur les océans*. Le cadre réglementaire proposé, y compris les interdictions de la plupart des pêches, les restrictions imposées à l'ancre et les restrictions spatiales et temporelles imposées aux activités pétrolières et gazières ainsi qu'aux activités sismiques, a été évalué afin d'assurer la conformité aux objectifs de conservation de la ZPM.

Avantages et coûts

Avantages

Les avantages supplémentaires de la ZPM sont principalement liés à la conservation et à la protection d'écosystèmes uniques, délicats et productifs. Il a été démontré qu'en général, les ZPM font fonction à la fois de refuges et

commercially and socially valuable marine species. The establishment of an MPA would mitigate direct and indirect risks to migratory populations and protect fish, marine mammals, invertebrates, coral, and benthic fauna during critical life cycle stages. Protection of multiple habitat elements for fish, marine mammals, invertebrates, coral, and benthic fauna, which are critical to certain key life cycle stages (including mating, spawning, nursing, and feeding), would contribute to general health of the marine area. While difficult to quantify due to lack of data, international literature suggests that there is potential for increases in the abundance, diversity, and productivity of marine organisms through the designation of MPAs. In the context of the proposed Laurentian Channel MPA, important components of the marine ecosystem, such as Smooth Skate, Northern Wolffish, Black Dogfish, Porbeagle Shark, Leatherback Sea Turtle, and sensitive benthic habitats represented by coral and sea pens, would be protected through the management of human activities within its boundaries.

Additionally, designation of the MPA is also anticipated to provide social and cultural benefits to the people residing in the region and to the economy as a whole. Subsistence and ceremonial fishing contribute to preserving traditional Aboriginal lifestyles in the region and would continue to do so while serving as an important source of food. As fish stocks improve over time, opportunities to maintain traditional uses would be enhanced under the proposed regulatory requirements.

Furthermore, the proposed MPA designation is also expected to contribute to non-consumptive use benefits that stem from the value held by Canadians for the continued existence and protection of unique habitat and species. As well, important marine features, and the value society places on MPAs and their current and future contribution to a strong and healthy ecosystem would be augmented.

The proposed MPA designation would promote focused scientific research in an area protected from the impacts of human activities that pose a risk. Therefore, the proposed MPA would provide an opportunity for controlled scientific research within Canada, not only for the federal government, but also for academia and research institutions.

de sources pour les espèces marines d'importance commerciale et sociale. L'établissement d'une ZPM atténuerait les risques directs et indirects pour les populations migratrices et protégerait les poissons, les mammifères marins, les invertébrés, les coraux et la faune benthique au cours des étapes essentielles de leur cycle vital. La protection de plusieurs éléments de l'habitat essentiels à certains cycles vitaux notamment des poissons, des mammifères marins, des invertébrés, des coraux et de la faune benthique (y compris l'accouplement, le frai, l'alevinage et l'alimentation) contribue à la santé générale de l'aire marine. La documentation internationale suggère que la désignation des ZPM présente un potentiel d'augmentation de l'abondance, de la diversité et de la productivité des organismes marins, même si ces effets sont difficiles à quantifier en raison du manque de données. Dans le contexte de la ZPM proposée du chenal Laurentien, la gestion des activités humaines dans la zone permettrait de protéger d'importantes composantes de l'écosystème marin, notamment la raie à queue de velours, le loup à tête large, l'aiguillat noir, la maraîche et la tortue luth, ainsi que les habitats benthiques sensibles représentés par les coraux et les pennatules.

De plus, la désignation de la ZPM devrait également procurer des avantages sur les plans social et culturel aux résidents de la région ainsi qu'engendrer des retombées économiques globales. La pêche de subsistance et rituelle contribue à la préservation du mode de vie traditionnel des Autochtones dans la région et continuera de le faire, tout en se révélant une importante source de nourriture. À mesure que les stocks de poissons augmenteront au fil du temps, les possibilités de préserver les usages traditionnels augmenteront en vertu des exigences du règlement proposé.

De plus, la désignation de la ZPM proposée devrait également contribuer à des avantages à des fins autres que la consommation qui découlent de la valeur attribuée par les Canadiens à l'existence continue et à la protection d'un habitat unique et de ses espèces. En outre, des caractéristiques marines importantes seront soutenues et la valeur qu'attribue la société aux ZPM et à leur contribution actuelle et future à un écosystème sain et vigoureux devrait augmenter.

La désignation de la ZPM proposée favoriserait également la recherche scientifique ciblée dans une zone protégée contre les impacts des activités humaines qui présentent un risque. Par conséquent, la ZPM proposée représenterait une occasion de recherche scientifique contrôlée au Canada, non seulement pour le gouvernement fédéral, mais également pour le milieu universitaire et les établissements de recherche.

Costs

Government

Costs to the Government of Canada for the administration and management of an MPA include costs associated with activity plan assessments and approvals, scientific research, information management, ecosystem monitoring, surveillance and enforcement, emergency response, as well as public consultation, education and stewardship programs. The estimated total annual costs for ecological and compliance monitoring, enforcement and management of the MPA would be approximately less than \$325,000 (nominal value) per year. This represents a total cost of \$4.3 million in present value terms over a 30-year period (discounted at 7%). These costs are associated with a range of activities including, but not limited to, vessel costs, technical equipment, an aerial surveillance program, and a coordinated inter-agency approach to compliance and enforcement that reflects the site's remote offshore location.

Commercial fishing and seafood processing sector

Costs associated with fisheries prohibitions in the MPA can be categorized as forgone revenue,² increased variable fishing costs and/or compliance costs. The proposed MPA represents a geographic subset of larger fishing areas where fishing enterprises or fleets have defined fishing privileges with quota allocations. In addition, fishing activity within the proposed boundaries of the MPA has been low in recent years. The average annual value of fisheries occurring inside the proposed MPA represents less than 1% of the total value of the larger fish management area within which the MPA is contained.

Prohibition of fishing activity throughout the proposed MPA is not expected to result in any significant loss of landings because it is anticipated that the fishing enterprises could make up for the loss in landings in the adjacent areas, where they would retain fishing privileges. Furthermore, it is possible that fishing in the adjacent areas will actually be enhanced in the longer term due to the presence of the MPA. The degree to which such offsetting activities would occur cannot be estimated with certainty at this time but are expected to be low impact. The maximum possible losses are estimated below, assuming zero redirection of effort.

² Forgone revenue is the difference between the actual revenue gained and the potential revenue in the absence of regulations. This cost assumes no redirection of fishing efforts to areas outside the MPA.

Coûts

Secteur public

Les coûts d'administration et de gestion d'une ZPM pour le gouvernement du Canada comprennent les coûts associés à l'évaluation et à l'approbation des plans d'activités, à la recherche scientifique, à la gestion de l'information, à la surveillance des écosystèmes, à la surveillance et à l'application de la loi, aux interventions d'urgence, ainsi qu'aux programmes de consultations publiques, d'éducation et d'intendance. Les coûts estimatifs totaux annuels du suivi écologique et de la surveillance de la conformité et de l'application de la loi et de la gestion de la ZPM seraient de moins de 325 000 \$ environ (valeur nominale) par année. Cela représente un coût total de 4,3 millions de dollars en valeur actualisée sur une période de 30 ans (actualisée à 7 %). Ces coûts sont associés à diverses activités, y compris, sans s'y limiter, les coûts des navires, de l'équipement technique, d'un programme de surveillance aérienne et d'une approche interministérielle coordonnée de conformité et d'application de la loi qui reflète l'emplacement extracôtier éloigné du site.

Secteur de la pêche commerciale et de la transformation des poissons et des fruits de mer

Les coûts associés aux interdictions de pêcher dans la ZPM peuvent être classés dans les catégories suivantes : manque à gagner², coûts supplémentaires variables de la pêche ou coûts associés à la conformité. La ZPM proposée constitue un sous-ensemble géographique de zones de pêche plus importantes où les entreprises et flottilles de pêche jouissent de priviléges de pêche définis et doivent respecter des quotas. De plus, l'activité de pêche dans les limites proposées de la ZPM a été faible ces dernières années. La valeur annuelle moyenne des pêches qui se déroulent à l'intérieur de la ZPM proposée représente moins de 1 % de la valeur totale de la zone de gestion des pêches où la ZPM est située.

L'interdiction des activités de pêche dans l'ensemble de la ZPM proposée ne devrait pas entraîner une baisse importante des débarquements, car les entreprises de pêche pourraient compenser cette baisse dans les zones adjacentes où elles auraient des priviléges de pêche. De plus, il est possible que la pêche dans les zones adjacentes soit améliorée à plus long terme en raison de la présence de la ZPM. Il n'est pas possible d'estimer précisément à l'heure actuelle la mesure dans laquelle ces activités de compensation seraient réalisées, mais on s'attend à ce que leurs répercussions soient faibles. Les pertes maximales possibles sont estimées ci-dessous, en supposant qu'il n'y aurait aucune réorientation de l'effort.

² Le manque à gagner est la différence entre les recettes réellement perçues et les recettes potentiellement perçues s'il n'y avait pas de réglementation. Ce coût suppose qu'il n'y aurait aucun redéploiement des efforts de pêche dans des zones à l'extérieur de la ZPM.

Based on the most recent average catch data for the 2012–14 period, the maximum nominal value of the annual loss of landed revenue from commercial fisheries as a result of the proposed Regulations is estimated to be \$112,500 with an associated loss of profit of about \$20,800 per year. The proposed Regulations are anticipated to primarily impact annual landed values for the Redfish, Whelk, Atlantic Halibut and Snow Crab fisheries. The total present value of the incremental costs (i.e. loss of profits) to the commercial fishing industry is estimated at approximately \$276,000 (over a 30-year period discounted at 7%). The incremental costs of the proposed Regulations could potentially impact 11 enterprises in the affected fisheries, to varying degrees, that had landings from the proposed MPA during the 2012–14 period. Although the level of impact may vary by enterprise, none of the enterprises have a high degree of dependency on the MPA.

Fish harvesters would be required to comply with the proposed MPA. Vessels that fish near this offshore area are generally equipped with Global Positioning System technology to support efficient fishing operations and to respect existing fishing boundary constraints. Therefore, associated compliance costs are expected to be negligible.

The maximum anticipated loss of landings from fisheries that are prohibited from the proposed MPA is estimated to result in an additional reduction of \$161,000 (nominal value) in revenue per year for seafood processors. The loss in profits associated with these reductions in processing activity is estimated to be about \$16,100 (nominal value) per year. The total present value of the incremental costs (i.e. loss of profits) to the seafood processing industry is estimated at approximately \$214,000 (over a 30-year period discounted at 7%).

Oil and gas exploration and development

Parts of the proposed MPA reside over two major sedimentary basins, both of which have low conventional oil and gas potential. The proposed Regulations would prohibit direct drilling in Zones 1a and 1b of the MPA, and would limit seismic activity to an eight-month window throughout the MPA. At present, there are no exploratory licences and/or active wells in the proposed MPA. Natural Resources Canada (NRCan) has indicated that due to the relatively low resource potential and level of front-end investment required, an oil project was not viewed as viable for development. Furthermore, based on forecasted natural gas prices and representative cost estimates, the return on investment for a natural gas project was deemed marginal.

Selon les données moyennes les plus récentes sur les prises de 2012 à 2014, la valeur nominale maximale de la perte annuelle des débarquements des pêches commerciales à la suite de l'adoption du règlement proposé est estimée à 112 500 \$, avec une perte de profits connexe d'environ 20 800 \$ par année. La réglementation proposée devrait se répercuter principalement sur les valeurs au débarquement annuelles pour la pêche du sébaste, du buccin, du flétan atlantique et du crabe des neiges. La valeur actuelle totale des coûts supplémentaires (c'est-à-dire la perte de profits) pour l'industrie de la pêche commerciale est estimée à environ 276 000 \$ (sur une période de 30 ans, avec une actualisation de 7 %). Les coûts supplémentaires de la réglementation proposée pourraient avoir, à des degrés divers, une incidence sur 11 entreprises dans les pêches touchées qui ont effectué des débarquements provenant de la ZPM proposée entre 2012 et 2014. Le niveau de répercussions pourrait varier d'une entreprise à l'autre, mais aucune entreprise ne dépend fortement de la ZPM.

Les pêcheurs seraient tenus de respecter la ZPM proposée. Les navires pêchant près de cette zone extracôtière s'appuient généralement sur des systèmes GPS pour favoriser l'efficacité de leurs activités de pêche et respecter les limites de pêche établies. Par conséquent, les coûts de la conformité devraient donc être négligeables.

La perte maximale prévue des débarquements des pêches interdites dans la ZPM proposée devrait entraîner une réduction supplémentaire de 161 000 \$ (valeur nominale) des revenus annuels des usines de transformation de produits de la mer. La perte de profits associée à cette réduction des activités de transformation est estimée à environ 16 100 \$ (valeur nominale) par année. La valeur actuelle totale des coûts supplémentaires (par exemple la perte de profits) pour l'industrie de la transformation des fruits de mer est estimée à environ 214 000 \$ (sur une période de 30 ans, avec une actualisation de 7 %).

Exploration et exploitation pétrolières et gazières

Certaines parties de la ZPM proposée coïncident avec deux importants bassins sédimentaires ayant un faible potentiel gazier et pétrolier. Le règlement proposé interdirait le forage direct dans les zones 1a et 1b de la ZPM et limiterait les activités sismiques dans toute la ZPM à une période de huit mois. Actuellement, aucun permis exploratoire n'a été délivré dans la ZPM proposée et aucun puits actif ne s'y trouve. Ressources naturelles Canada (NRCan) a indiqué qu'en raison du potentiel relativement faible des ressources et de l'investissement initial important nécessaire dans la zone, la mise en place d'un projet pétrolier n'est pas considérée comme viable. De plus, d'après les prix estimés du gaz naturel et les estimations de prix représentatifs, le rendement du capital investi d'un projet de gaz naturel est considéré comme faible.

Given the scale of the CPZ spatial limitation, it is anticipated that the only associated future costs to industry may be an incremental increase in fixed and variable costs associated with directional versus conventional drilling and extraction. Because of the emergent nature of drilling technology it is not possible to estimate these potential incremental costs.

Temporal limitations on seismic surveys would limit activity within the proposed MPA to an eight-month window from December 1 to July 31. Consultations with industry demonstrated that an effective seismic program can be conducted in a three-month window with average 3 m sea conditions, which is commonly viewed as the operational limit. As the weather and sea conditions in the area are highly variable and unpredictable, the proposed time frame identified in the exception for seismic surveys is necessary to ensure operational safety. Also, this approach aligns with the conservation objectives, as key migratory species would not be present in the area within that time frame. Therefore, the proposed Regulations are not anticipated to result in any incremental increase in costs associated with undertaking seismic activities.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, as there is no change in administrative costs to business. No commercial enterprises are carrying out the activities subject to the requirement to prepare and submit an activity plan for scientific and educational activities in the MPA.

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no significant increased costs to small businesses as a result of these proposed Regulations. The administrative and compliance costs associated with the proposed MPA are expected to be well below the \$1 million threshold.

Consultation

The AOI selection process and subsequent MPA development process have been transparent and participatory, including extensive consultations initiated in 2008, so that any potential issues could be addressed early on. Through Advisory Committee and bilateral meetings, DFO has completed over 130 consultations with more than 30 stakeholder groups throughout the MPA designation process, including AOI selection, ecological and socio-economic assessments, establishment of conservation objectives, boundary delineation, and management scenarios. By selecting this portion of the Laurentian Channel as the AOI, DFO has maintained the site’s significant

Compte tenu de l’échelle des limites spatiales, les seuls coûts connexes futurs pour l’industrie devraient être une augmentation différentielle des coûts d’exploitation fixes et variables liés au forage et à l’extraction dirigés par rapport aux coûts du forage et de l’extraction conventionnels. En raison des nouveautés qui caractérisent les technologies de forage, il n’est pas possible d’estimer ces coûts différenciels potentiels.

Des restrictions temporelles imposées aux levées sismiques limiteraient l’activité dans la ZPM proposée à une période de huit mois, du 1^{er} décembre au 31 juillet. Les consultations menées auprès de l’industrie ont démontré qu’un programme sismique efficace peut être mené dans un délai de trois mois si l’état de la mer moyen est de 3 m, ce qui est généralement considéré comme la limite opérationnelle. Comme les conditions météorologiques et de la mer dans la région sont extrêmement variables et imprévisibles, la période proposée d’exception pour les levées sismiques est nécessaire pour assurer la sécurité opérationnelle. De plus, cela est conforme aux objectifs de conservation puisque les espèces migratoires clés seraient absentes de la région durant cette période. Par conséquent, le règlement proposé ne devrait pas entraîner d’augmentation supplémentaire des coûts associés à la conduite des activités sismiques.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas au règlement proposé, puisque celui-ci n’entraîne aucun changement dans les coûts administratifs des entreprises. Aucune entreprise commerciale n’effectue les activités pour lesquelles il faut préparer et soumettre un plan d’activité pour les activités scientifiques ou éducatives dans la ZPM.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à cette proposition, car les petites entreprises ne subiront aucune augmentation importante des coûts due au règlement proposé. Il est prévu que les coûts administratifs et de conformité relatifs à la ZPM proposée se situent bien en deçà du seuil d’un million de dollars.

Consultation

Le choix du site d’intérêt et le processus d’établissement de la ZPM qui en découle sont transparents et participatifs. Des consultations approfondies ont été lancées en 2008 afin que les problèmes potentiels puissent être réglés rapidement. Par l’entremise du Comité consultatif et de discussions bilatérales, le MPO a mené plus de 130 consultations avec plus de 30 groupes de parties intéressées pendant le processus de désignation de la ZPM, notamment au sujet de la sélection du SI, des évaluations écologiques et socio-économiques, de l’établissement d’objectifs de conservation, de la délimitation des limites et des scénarios de gestion. En désignant cette partie du chenal

conservation value while minimizing potential impacts on resource users. DFO negotiated spatial boundaries and regulatory proposals for the proposed MPA that reflect and balance economic concerns with biological conservation objectives.

AOI selection process

DFO consulted with 10 key stakeholder groups during the spring and summer of 2008 to narrow the original list of 11 ecologically and biologically significant areas (EBSAs) identified by DFO to a shortlist of 5 candidate AOI sites. Formal consultations on those 5 EBSAs were conducted between December 2008 and April 2009 with industry, other federal departments, the provincial government, Aboriginal groups, environmental organizations, and other stakeholders. In addition to comments that were recorded during these consultations, participants were also encouraged to provide written submissions. Formal consultation sessions were conducted with 22 groups in total. On World Oceans Day (June 8, 2010) the Laurentian Channel was announced as a new AOI for potential designation as an MPA under the *Oceans Act*.

Laurentian Channel Advisory Committee

The Laurentian Channel Advisory Committee was created in 2011 to actively engage stakeholders and other government departments in the development of regulatory measures, plans, and strategies for MPA management and to provide advice to the DFO Minister on these matters. The Committee, chaired by DFO, includes representatives of other federal departments, the Government of Newfoundland and Labrador, the Canada-Newfoundland and Labrador Offshore Petroleum Board, the Miawpukek First Nation, the fishing industry (inshore and offshore representative organizations), conservation organizations, and academia. Through this Committee, all stakeholders and partners have had, and will continue to have, direct involvement in the MPA development and management processes. In addition, several key stakeholders participated in the DFO Science-led Biophysical Regional Assessment Process and preparation of the Social, Economic, and Cultural Overview. All Committee members were consulted about the regulatory intent before the regulatory proposal was finalized.

Laurentien comme site d'intérêt, le MPO a maintenu la valeur de conservation élevée du site tout en limitant au maximum les incidences potentielles sur les utilisateurs des ressources. Le MPO a négocié des limites spatiales et des propositions réglementaires pour la ZPM proposée qui reflètent les préoccupations économiques et les équilibrent avec les objectifs de conservation biologique.

Processus de sélection du SI

Le MPO a mené des consultations auprès de 10 groupes d'intervenants clés au cours du printemps et de l'été 2008, afin de restreindre la liste initiale de 11 zones d'importance écologique et biologique déterminées par le MPO à 5 sites d'intérêt potentiels. Des consultations officielles sur ces 5 zones d'importance écologique et biologique ont été menées auprès de l'industrie, d'autres ministères fédéraux, du gouvernement provincial, de groupes autochtones, d'organisations environnementales et d'autres intervenants entre décembre 2008 et avril 2009. En plus des commentaires consignés lors de ces consultations, les participants ont également été encouragés à soumettre des présentations écrites. Des séances de consultation officielle ont été organisées auprès de 22 groupes au total. À l'occasion de la Journée mondiale des océans (le 8 juin 2010), le chenal Laurentien a été désigné comme nouveau site d'intérêt aux fins de désignation potentielle comme ZPM en vertu de la *Loi sur les océans*.

Comité consultatif du chenal Laurentien

Le Comité consultatif du chenal Laurentien a été créé en 2011 afin d'encourager les intervenants et d'autres ministères gouvernementaux à participer activement à l'élaboration de mesures réglementaires, de plans et de stratégies pour la gestion de la ZPM et afin de formuler des conseils à l'intention du ministre du MPO sur ces sujets. Le Comité, présidé par le MPO, comprend des représentants d'autres ministères fédéraux, du gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador, de l'Office Canada — Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers, de la Première nation de Miawpukek, de l'industrie de la pêche (organisations représentant les activités extracôtières et côtières), d'organisations pour la conservation et d'universitaires. Par l'entremise de ce Comité, toutes les parties intéressées et tous les partenaires avaient la possibilité, et continuent d'avoir la possibilité, de participer directement aux processus d'établissement et de gestion de la ZPM. De plus, plusieurs intervenants clés ont participé au processus d'évaluation biophysique régionale mené par le Secteur des sciences du MPO et à la préparation d'un portrait des facteurs sociaux, économiques et culturels. L'ensemble des membres du Comité a été consulté au sujet de l'intention réglementaire avant la présentation de la proposition réglementaire définitive.

MPA design and management proposal

The key elements of the proposed regulatory framework for this MPA were summarized in a document titled “Management Approach” and distributed to the Advisory Committee and other stakeholders during the summer of 2014. Since that time, more than 30 meetings have been held with stakeholders. To ensure that all interested parties would have access to the latest information available, 26 of those meetings have taken place since April 2016. These meetings focused on the Government’s marine conservation targets, the regional plan to meet those targets and, more specifically, the proposed designation of the Laurentian Channel MPA in 2017. Participants have included provincial and federal representatives, Nunatsiavut Government, Miawpukek First Nation, conservation organizations, and industry.

A summary of the feedback received during the MPA development process is provided below. No additional concerns regarding the proposed Laurentian Channel MPA have been raised with DFO in the most recent meetings with the listed stakeholders.

Commercial fishing sector

Fishery prohibitions

Throughout the consultation process, some members of the fishing industry expressed opposition to the MPA due to concerns about the prohibition that would eliminate existing fisheries within its boundaries. DFO subsequently negotiated spatial boundaries and regulatory proposals for the proposed MPA that reflect and balance economic concerns with biological conservation objectives. Furthermore, it was demonstrated that the proposed Regulations would only create a displacement of effort, not a reduction in catch nor an increase in costs. It is anticipated that affected fishing enterprises would make up for the loss of landings³ due to the proposed MPA in the adjacent areas where they will continue to have fishing privileges. The prohibition of fishing activity within the proposed MPA is not expected to result in any significant loss of landings and the fishing enterprises are not anticipated to experience any incremental costs. Although the fisheries union is not in disagreement, some individuals from the inshore fishing sector have expressed concern regarding the intent of the prohibition of fishing while allowing oil and gas activities in the AMZ of the proposed MPA. DFO has based the proposed regulatory framework on the results of the scientific risk assessment, which showed that fishing poses high risks to most of the conservation objectives. DFO is committed to working with all stakeholders to

Conception de la ZPM et proposition de gestion

Les éléments clés du cadre réglementaire proposé pour cette ZPM ont été résumés dans un document intitulé « Approche de gestion » et ont été communiqués au Comité consultatif et à d’autres intervenants au cours de l’été 2014. Depuis lors, plus de 30 réunions ont été organisées avec les intervenants. Afin de veiller à ce que toutes les parties intéressées aient accès aux derniers renseignements disponibles, 26 de ces réunions ont eu lieu depuis avril 2016. Ces réunions étaient axées sur les objectifs de conservation marine du gouvernement, sur le plan régional mis en place pour atteindre ces objectifs et, plus précisément, sur la proposition de désignation de la ZPM du chenal Laurentien en 2017. Les participants sont entre autres les représentants provinciaux et fédéraux, le gouvernement nunatsiavut, la Première nation de Miawpukek, les organisations pour la conservation et l’industrie.

Un résumé de la rétroaction reçue au cours du processus d’établissement de la ZPM figure ci-dessous. Aucune préoccupation supplémentaire concernant la ZPM du chenal Laurentien n’a été soulevée auprès du MPO au cours des réunions les plus récentes avec les intervenants cités.

Secteur de la pêche commerciale

Interdictions relatives aux pêches

Tout au long du processus de consultation, certains membres de l’industrie de la pêche se sont opposés à l’établissement de la ZPM, craignant que l’interdiction ne mette en péril les pêches existantes dans les limites de la ZPM. Le MPO a de ce fait négocié des limites spatiales et des propositions réglementaires pour la ZPM proposée reflétant les préoccupations économiques des intervenants et les équilibrant avec les objectifs de conservation biologique. De plus, il a été démontré que le règlement proposé entraînerait uniquement le déplacement des efforts, et non pas une diminution des prises ou une augmentation des coûts. Il est prévu que les entreprises de pêches concernées compensent la diminution des débarquements³ entraînée par l’établissement de la ZPM proposée en menant leur activité dans les zones adjacentes, où elles ont des priviléges de pêche. L’interdiction des activités de pêche dans la ZPM proposée ne devrait pas entraîner une importante diminution des débarquements. Les entreprises de pêche ne devraient pas faire face à des coûts différentiels. Bien que le syndicat des pêcheurs ne soit pas en désaccord, certaines personnes du secteur de la pêche côtière ont fait part de leurs craintes concernant l’intention de l’interdiction des pêches, alors que les activités gazières et pétrolières sont autorisées dans la zone de gestion adaptative de la ZPM proposée. Le MPO a fondé le

³ Landings are defined as a part of the catch that is put ashore (<http://www.dfo-mpo.gc.ca/stats/commercial/land-debarq-eng.htm>).

³ Les débarquements désignent la partie des prises qu’on amène à quai (<http://www.dfo-mpo.gc.ca/stats/commercial/land-debarq-fra.htm>).

develop a management plan that will incorporate new and emerging information.

cadre réglementaire proposé sur les résultats de l'évaluation scientifique des risques, qui montre que la pêche présente des risques élevés pour la plupart des objectifs de conservation. Le MPO est déterminé à travailler avec tous les intervenants pour élaborer un plan de gestion qui intégrera les renseignements nouveaux et émergents.

Adaptive management

Fish harvesters emphasized the need to consider the possible return of historical commercial fisheries to the area. Several questions were related to what would happen in the future if currently depleted stocks rebound within the MPA, and if so, whether fishing would be allowed. As a response, a clear commitment to adaptive management was outlined in the Management Approach document to clarify that "...the MPA will undergo a 5 year adaptive management cycle whereby regulatory measures – including boundaries and allowed activities – will be assessed and all new information reviewed."

Gestion adaptative

Les pêcheurs ont souligné la nécessité d'envisager le retour possible des pêches commerciales historiques dans cette zone. Plusieurs questions étaient liées à ce qui se produirait si les stocks actuellement en déclin se rétablissaient dans la ZPM et si, dans ce cas, la pêche y était autorisée. En guise de réponse, un engagement clair envers la gestion adaptative a été formulé dans le document Approche de gestion, afin de préciser que « la ZPM fera l'objet d'un cycle de gestion adaptative de cinq ans au cours duquel les mesures réglementaires prévues par la *Loi sur les océans* – y compris les limites et les activités autorisées – seront évaluées et tous les nouveaux renseignements seront examinés ».

Oil and gas sector

Secteur pétrolier et gazier

Core protection zone (Zone 1a and Zone 1b)

Zone de protection centrale (zones 1a et 1b)

While there are no current plans for oil and gas production in the proposed MPA or adjacent areas, representatives from the oil and gas industry raised concerns with respect to limitations on potential future activities, as the proposed MPA would overlap with two different sedimentary basins.⁴ Given the original size and shape of Zone 1a and Zone 1b, a significant portion of the proposed area would have been inaccessible to directional drilling. Subsequent modifications to the boundaries of Zone 1a and Zone 1b have addressed this concern while capturing the significant concentrations of sea pen areas within the proposed MPA to ensure compatibility with the conservation objectives.

Bien qu'il n'existe actuellement aucun plan de production de gaz ou de pétrole dans la ZPM proposée ou dans les zones adjacentes, des représentants de l'industrie pétrolière et gazière ont fait état de préoccupations quant aux limites imposées aux activités futures potentielles, car la ZPM proposée correspondrait à deux bassins sédimentaires distincts⁴. En raison de la taille et de la forme initiales des zones 1a et 1b, une partie importante de la zone proposée serait inaccessible aux fins de forage dirigé. Les modifications ultérieures des limites des zones 1a et 1b ont permis de répondre à cette préoccupation, tout en englobant des concentrations importantes de pennatules dans la ZPM, afin de veiller à la compatibilité avec les objectifs de conservation.

Seismic activity temporal restriction

Restriction temporelle des activités sismiques

Consultations with representatives of the oil and gas industry active in the area demonstrated that an effective seismic program can be conducted in a three-month window of time. The temporal limitations in the proposed Regulations, which allow for these activities any time within an eight-month window, accommodate the industry's needs to operate safely in variable and unpredictable conditions while ensuring that no seismic activity could occur during sensitive periods for the conservation of key species. For example, the restriction of seismic activity throughout the MPA would protect Leatherback Sea Turtles when they are found in the highest concentrations in this area (August and September).

Des consultations menées auprès de représentants de l'industrie pétrolière et gazière active dans la zone ont démontré qu'un programme sismique efficace pouvait être mené sur trois mois. Les limites temporelles prévues dans le règlement proposé, qui permettent la tenue de ces activités en tout temps durant une fenêtre de huit mois, répondent aux besoins de l'industrie de travailler de façon sécuritaire dans des conditions variables et imprévisibles tout en garantissant qu'aucune activité sismique ne se déroulera durant les périodes délicates pour la conservation des espèces clés. Par exemple, la restriction de l'activité sismique dans l'ensemble de la ZPM protégerait la tortue luth lorsqu'elle se trouve dans les concentrations les plus élevées dans cette zone (août et septembre).

⁴ The Sydney Basin and the Laurentian Sub-basin.

⁴ Le bassin Sydney et le sous-bassin Laurentien.

Province of Newfoundland and Labrador

The Province of Newfoundland and Labrador has been engaged in the development of the proposed MPA. The most significant issue raised by the Province was the size of the CPZ in the original policy proposal. A reduction in the size of the CPZ was requested since oil and gas exploration (with the exception of seismic surveying) and production are prohibited in these areas. Subsequent modifications to the boundaries of the CPZ have addressed this concern while still capturing the significant concentrations of sea pen areas within the proposed MPA to ensure compatibility with the conservation objectives. No further issues were identified in the most recent communication between DFO and the Province in 2016.

Government of France (Saint-Pierre and Miquelon)

A French territory in North America is located 25 km southwest of Newfoundland and Labrador, with an Economic Exclusion Zone adjacent to the proposed MPA. The archipelago of Saint-Pierre and Miquelon is composed of eight islands, totalling 242 km². The Government of France (Saint-Pierre and Miquelon) was consulted on the proposed MPA throughout the MPA development process and has not expressed any concerns about the proposal. The MPA will not cause any reductions in the commercial French fishing quotas or capabilities.

Conservation organizations and academia

Core protection zone

Representatives from conservation organizations and academia disagreed with the reduction in size of the CPZ, as they suggested it was based exclusively on possible economic gains in the future. The original boundaries of the CPZ captured a larger than necessary area to safeguard coral, based on distribution data available at the time. The proposed CPZ is reduced in size, but DFO is of the view that it still encompasses the significant concentrations of sea pen areas that were identified through a formal DFO Canadian Science Advisory Secretariat process and remains large enough to achieve the conservation objectives.

Oil and gas activity

Representatives of environmental non-governmental organizations (ENGOs) are opposed to allowing oil and gas activity inside an MPA.⁵ However, they have expressed

Province de Terre-Neuve-et-Labrador

La province de Terre-Neuve-et-Labrador a participé à la définition de la ZPM proposée. L'enjeu principal soulevé par la province était la taille de la zone de protection centrale dans la proposition originale. Il a été demandé que la taille de la zone de protection centrale soit réduite, car l'exploration gazière et pétrolière (à l'exception des levés sismiques) ainsi que la production sont interdites dans ces zones. Les modifications ultérieures des limites de la zone de protection centrale ont permis de répondre à cette préoccupation, tout en englobant des concentrations importantes de pennatules dans la ZPM afin de veiller à la compatibilité avec les objectifs de conservation. Aucun autre enjeu n'a été soulevé dans les communications les plus récentes entre le MPO et la province en 2016.

Gouvernement français (Saint-Pierre-et-Miquelon)

Un territoire français en Amérique du Nord se trouve à 25 km au sud-ouest de Terre-Neuve-et-Labrador et dispose d'une zone économique exclusive à côté de la ZPM proposée. L'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon est constitué de huit îles dont la superficie totale est de 242 km². Le gouvernement français (Saint-Pierre-et-Miquelon) a été consulté concernant la ZPM proposée tout au long du processus d'établissement de la ZPM. Il n'a fait part d'aucune préoccupation concernant la proposition. L'établissement de cette ZPM n'entraînera pas la diminution des quotas ou des capacités de pêche commerciale de la France.

Organisations pour la conservation et universitaires

Zone de protection centrale

Des représentants d'organisations pour la conservation et des universitaires s'opposent à la réduction de la taille de la zone de protection centrale, laissant entendre qu'elle se fonde exclusivement sur des gains économiques futurs potentiels. Les limites initiales de la zone de protection centrale englobaient une zone plus importante que nécessaire pour protéger les coraux, d'après les données de distribution disponibles au moment de l'élaboration. La zone de protection centrale proposée a été réduite, mais le MPO estime qu'elle protège les concentrations importantes de pennatules déterminées à l'issue d'un processus officiel du Secrétariat canadien de consultation scientifique du MPO et qu'elle est suffisamment grande pour permettre l'atteinte des objectifs de conservation.

Activités pétrolières et gazières

Des représentants d'organisations non gouvernementales de l'environnement (ONGE) s'opposent à ce qu'on autorise l'activité pétrolière et gazière à l'intérieur d'une ZPM⁵.

⁵ Consultations were done with the World Wildlife Fund (WWF-Canada), the Sierra Club, the Protected Areas Association of Newfoundland and Labrador, the Canadian Parks and Wilderness Society (CPAWS), and One Ocean.

⁵ Des consultations ont été réalisées avec le World Wildlife Fund (WWF-Canada), le Sierra Club, la Protected Areas Association of Newfoundland and Labrador (l'association des aires protégées de Terre-Neuve-et-Labrador), la Société pour la nature et les parcs du Canada (SNAP) et One Ocean.

support for the proposed MPA designation and agree with the overarching conservation goal. DFO and other stakeholders engaged ENGO representatives through the Advisory Committee over the four-year period from 2010 to 2014. All parties have agreed that the *Oceans Act* does not require that MPAs be fully closed to all human activities if these activities do not compromise the conservation objectives of the area. DFO is of the view that the current proposal protects important conservation objectives that are based on risk assessment results.

Indigenous groups

All Indigenous groups and associations have been consulted during the MPA establishment process, including the Miawpukek First Nation, the Innu Nation, the Federation of Newfoundland Indians, the NunatuKavut Community Council, and the Nunatsiavut Government. No issues of concern regarding the proposed MPA designation, the zoning specifications or the regulatory proposal were raised by Indigenous groups. Most of these groups are located in Labrador and were consulted with respect to the proposed MPA from 2009 to 2013. The Miawpukek First Nation is present on the south coast of Newfoundland and Labrador and has elected to participate on the Laurentian Channel Advisory Committee, which provides an additional forum for engagement on the designation process.

Rationale

The designation of the proposed Laurentian Channel MPA would offer long-term protection of an area with important sensitive species and habitat. Species would be protected during migration, spawning, and pupping periods, and human-imposed impacts to sensitive coral species would be reduced. The establishment of this area as an MPA would contribute to the regeneration of species and work to maintain the integrity of the marine habitats and ecosystems that they rely on.

The Department has engaged in multiple consultations with more than 30 stakeholder groups over the past four years to inform the development of the boundaries of the MPA and the management approach. The AMZs have been designed and modified during consultations in order to factor in as many concerns presented by these stakeholders, while still maintaining protection and conservation as the primary goal. Risk assessments and consultations with stakeholders have shown that there is little objection to the establishment of the MPA, and accommodations have been made in order to address the various uses of the area.

Ils ont néanmoins exprimé leur soutien à la désignation de la ZPM proposée et à l'objectif général de conservation. Le MPO et les autres intervenants ont consulté des représentants des ONGE par l'intermédiaire du Comité consultatif durant la période de quatre ans de 2010 à 2014. Toutes les parties ont convenu que la *Loi sur les océans* n'exige pas que les activités humaines soient entièrement exclues des ZPM si elles ne compromettent pas les objectifs de conservation de la zone. Le MPO est d'avis que la proposition actuelle protège d'importants objectifs de conservation établis en fonction des résultats des évaluations des risques.

Groupes autochtones

Tous les groupes et associations autochtones ont été consultés pendant le processus d'établissement de la ZPM, notamment la Première nation de Miawpukek, la Nation innue, la Federation of Newfoundland Indians, le Conseil communautaire de NunatuKavut et le gouvernement nunatsiavut. Les groupes autochtones n'ont fait état d'aucune préoccupation concernant la désignation de la ZPM proposée, les spécifications relatives au zonage ou la proposition réglementaire. La plupart de ces groupes sont situés au Labrador et ont été consultés au sujet de la ZPM proposée entre 2009 et 2013. La Première nation de Miawpukek, présente sur la côte sud de Terre-Neuve-et-Labrador, a choisi de participer au Comité consultatif du chenal Laurentien, qui offre une tribune supplémentaire pour participer au processus de désignation.

Justification

La désignation de la ZPM proposée du chenal Laurentien procurerait une protection à long terme à une zone où sont présents des espèces et des habitats importants et délicats. Les espèces présentes seraient protégées pendant la migration, le frai et la naissance, et l'impact des activités humaines sur les espèces sensibles de coraux serait réduit. La désignation de cette zone comme ZPM contribuerait à la régénération des espèces et aux efforts de maintien de l'intégrité des habitats marins et des écosystèmes qui les soutiennent.

Le Ministère a pris part à diverses consultations avec plus de 30 groupes d'intervenants au cours des quatre dernières années, afin d'appuyer l'établissement des limites de la ZPM et de l'approche de gestion. Les zones adaptatives de gestion ont été conçues et modifiées pendant les consultations afin de prendre en compte autant que possible les préoccupations soulevées par les intervenants, tout en préservant l'objectif principal de protection et de conservation fixé. Les évaluations des risques et les consultations auprès des intervenants ont permis de constater que l'opposition à l'établissement de la ZPM était faible, et des mesures d'adaptation ont été prises afin de tenir compte des différentes utilisations de la zone.

Designation of the proposed Laurentian Channel MPA by regulation would further demonstrate Canada's efforts to implement measures in line with several national and international agreements. The proposed MPA would generate an increase of 0.2% in the total protected area of Canada's oceans and would be Canada's largest MPA to date.

Implementation, enforcement and service standards

As the lead federal authority for the proposed MPA, DFO would have overall responsibility for ensuring compliance with, and enforcement of, the proposed Regulations. This would be undertaken through the Department's legislated mandate and responsibilities under the *Oceans Act* and the *Fisheries Act*, as well as other legislation applicable to fisheries conservation, environmental protection, habitat protection and marine safety. Enforcement officers designated by the Minister according to section 39 of the *Oceans Act* would enforce the proposed Regulations for these areas. Enforcement of the proposed Regulations and offences would be dealt with under section 37 of the *Oceans Act*.

Complementary to the direction provided by the proposed Regulations, an MPA management plan would be developed following designation to provide further guidance on the proposed Regulations and to implement a comprehensive set of conservation and management strategies and measures for the MPA. The management plan would clearly define the MPA's purpose and management priorities over a five-year period, address matters such as ecological monitoring, enforcement, compliance, and stewardship, and provide the details required to ensure that the rationale for management decisions, prohibitions, and activity approvals is clearly justified and understood.

Website materials would also be developed to engage the public and share information about the MPA, including a summary of information provided in the management plan, and guidelines and best practices for conducting activities within the site. Time frames and information requirements for the activity plan submission process would be outlined in guidance documents and the MPA management plan.

Compliance and enforcement activities carried out by DFO fishery officers would include vessel and aerial patrols to ensure compliance with fishing licence conditions and closure areas. Fisheries activities within the proposed MPA would also be monitored through other mechanisms, including the At-Sea Observer Program, fishing logbooks, and the Vessel Monitoring System. Using these data sources, automated reports on fishing activity in the MPA would be generated as often as daily as part of an

La désignation de la ZPM proposée du chenal Laurentien par règlement témoignerait encore davantage des efforts du Canada de mettre en œuvre des mesures conformes à plusieurs ententes nationales et internationales. La ZPM proposée permettrait d'augmenter de 0,2 % la proportion totale de zones protégées des océans canadiens et serait la plus grande ZPM du Canada à ce jour.

Mise en œuvre, application et normes de service

À titre d'autorité fédérale principale chargée de la ZPM proposée, le MPO assumera la responsabilité générale d'assurer le respect et l'application du règlement proposé. Cette activité serait réalisée par le biais du mandat officiel et des responsabilités du Ministère en matière d'exécution qui lui incombe en vertu de la *Loi sur les océans*, de la *Loi sur les pêches* et d'autres lois ministérielles concernant la conservation des pêches, la protection de l'environnement, la protection de l'habitat et la sécurité maritime. Des agents d'application de la loi nommés par le ministre conformément à l'article 39 de la *Loi sur les océans* appliqueraient le règlement proposé dans ces zones. L'application du règlement proposé et les infractions seraient traitées en vertu de l'article 37 de la *Loi sur les océans*.

Pour compléter l'orientation fournie par le règlement proposé, un plan de gestion de la ZPM serait élaboré après la désignation afin de mieux orienter le règlement proposé et de mettre en œuvre un ensemble exhaustif de stratégies et de mesures de conservation et de gestion pour la ZPM. Le plan de gestion définirait clairement l'objectif et les priorités de gestion de la ZPM sur cinq ans et il aborderait des sujets comme la surveillance écologique, la mise en application, la conformité et l'intendance. Il fournirait également les détails requis pour que la justification des décisions de gestion, des interdictions et des approbations d'activités soit claire et comprise.

Du matériel pour le Web serait aussi élaboré en vue de sensibiliser le public et d'échanger des renseignements sur la ZPM, y compris un sommaire des renseignements fournis dans le plan de gestion, et des lignes directrices et des pratiques exemplaires pour la réalisation d'activités sur le site. Les échéanciers et les exigences en matière d'information pour le processus de demande de soumission du plan d'activité seraient présentés dans les documents d'orientation et dans le plan de gestion de la ZPM.

Les activités de conformité et d'application de la loi menées par des agents des pêches du MPO comprendraient des patrouilles en bateau et en avion afin d'assurer la conformité avec les conditions des permis de pêche et des zones de fermeture. Les activités de pêche au sein de la ZPM proposée seraient également surveillées au moyen d'autres mécanismes, y compris le Programme des observateurs en mer, les journaux de bord et le Système de surveillance des navires. À l'aide de ces sources de données,

existing compliance monitoring program for MPAs in the Maritimes Region.

Contravention of the proposed Regulations would carry fines of up to \$500,000 under section 37 of the *Oceans Act*. Contraventions of activity plan approvals and conditions could also result in charges under other applicable Canadian legislation.

Contacts

Christie Chute
Manager
Marine Conservation Program
Integrated Oceans Management
Department of Fisheries and Oceans
200 Kent Street
Ottawa, Ontario
K1A 0E6

Stephen Snow
Division Manager, Oceans
Department of Fisheries and Oceans
Northwest Atlantic Fisheries Centre
80 East White Hills
St. John's, Newfoundland and Labrador
A1C 5X1

des rapports automatisés sur les activités de pêche dans la zone de protection marine seraient générés, au plus, quotidiennement dans le cadre du programme de surveillance de la conformité existant pour les ZPM dans la région des Maritimes.

La violation du règlement proposé s'accompagnerait d'une amende allant jusqu'à 500 000 \$, en vertu de l'article 37 de la *Loi sur les océans*. Le non-respect des approbations et des conditions visant le plan d'activité pourrait également entraîner des accusations portées en vertu d'autres lois canadiennes applicables.

Personnes-ressources

Christie Chute
Gestionnaire
Programme de conservation marine
Gestion intégrée des océans
Ministère des Pêches et des Océans
200, rue Kent
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6

Stephen Snow
Gestionnaire de la division des océans
Ministère des Pêches et des Océans
Centre des Pêches de l'Atlantique Nord-Ouest
80 East White Hills
St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)
A1C 5X1

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to subsection 35(3) of the *Oceans Act*^a, proposes to make the annexed *Laurentian Channel Marine Protected Area Regulations*.

Interested persons may make representations 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 Christie Chute, Manager, Marine Conservation Programs, Integrated Oceans Management, Department of Fisheries and Oceans, 200 Kent Street, Room 12W127, Ottawa, Ontario K1A 0E6 (email: Oceans-NL@dfo-mpo.gc.ca).

Ottawa, June 19, 2017

Jurica Čapkun
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 35(3) de la *Loi sur les océans*^a, se propose de prendre le *Règlement sur la zone de protection marine du chenal Laurentien*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter 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 Christie Chute, gestionnaire, Programme de conservation marine, Gestion intégrée des océans, ministère des Pêches et des Océans, 200, rue Kent, bureau 12W127, Ottawa (Ontario) K1A 0E6 (courriel : Oceans-NL@dfo-mpo.gc.ca).

Ottawa, le 19 juin 2017

Le greffier adjoint du Conseil privé
Jurica Čapkun

^a S.C. 1996, c. 31

^a L.C. 1996, ch. 31

Laurentian Channel Marine Protected Area Regulations

Interpretation

Definition of Marine Protected Area

1 (1) In these Regulations, *Marine Protected Area* means the area of the sea that is designated by section 2.

Geographical coordinates

(2) In the schedule, all geographical coordinates (latitude and longitude) are expressed in the North America Datum 1983 (NAD 83) reference system.

Geographical coordinates for points

(3) The geographical coordinates of the points referred to in sections 2 and 3 are set out in the schedule.

Designation

Marine Protected Area

2 (1) The area of the sea depicted in the schedule that is bounded by the following lines is designated as the Laurentian Channel Marine Protected Area:

- (a)** a series of rhumb lines drawn from points 1 to 8;
- (b)** a geodesic line drawn from point 8 to point 9; and
- (c)** a series of rhumb lines drawn from points 9 to 18 and then back to point 1.

Seabed, subsoil and water column

(2) The Marine Protected Area consists of the seabed, the subsoil to a depth of five metres and the water column above the seabed.

Management Zones

Description

3 The Marine Protected Area consists of the following management zones, each of which is depicted in the schedule:

- (a)** Zone 1a, which is bounded by a series of rhumb lines drawn from point 6 to point 7, then to points 19 to 23 and then back to point 6;
- (b)** Zone 1b, which is bounded by a series of rhumb lines drawn from points 24 to 27 and then back to point 24;
- (c)** Zone 2a, which is bounded by a series of rhumb lines drawn from points 1 to 6, then to point 23, then to

Règlement sur la zone de protection marine du chenal Laurentien

Définition et interprétation

Définition de *zone de protection marine*

1 (1) Dans le présent règlement, *zone de protection marine* s'entend de l'espace maritime désigné par l'article 2.

Coordonnées géographiques

(2) À l'annexe, les coordonnées géographiques — latitude et longitude — sont exprimées selon le Système de référence nord-américain de 1983 (NAD 83).

Coordonnées des points

(3) Les coordonnées géographiques des points mentionnés aux articles 2 et 3 figurent à l'annexe.

Désignation

Zone de protection marine

2 (1) Est désigné zone de protection marine du chenal Laurentien l'espace maritime illustré à l'annexe et délimité par ce qui suit :

- a)** les loxodromies reliant les points 1 à 8;
- b)** la ligne géodésique reliant le point 8 au point 9;
- c)** les loxodromies reliant les points 9 à 18, puis revenant au point 1.

Fond marin, sous-sol et eaux surjacentes

(2) La zone de protection marine comprend le fond marin, le sous-sol jusqu'à une profondeur de cinq mètres et les eaux surjacentes au fond marin.

Zones de gestion

Délimitations

3 La zone de protection marine se compose des zones de gestion suivantes, illustrées à l'annexe :

- a)** la zone 1a, délimitée par les loxodromies reliant, dans l'ordre, les points 6, 7 et 19 à 23, puis revenant au point 6;
- b)** la zone 1b, délimitée par les loxodromies reliant, dans l'ordre, les points 24 à 27, puis revenant au point 24;
- c)** la zone 2a, délimitée par les loxodromies reliant, dans l'ordre, les points 1 à 6, 23, 22 et 14 à 18, puis revenant au point 1;

point 22, then to points 14 to 18 and then back to point 1; and

(d) Zone 2b, which is bounded by

(i) a series of rhumb lines drawn from point 7 to point 24, then to point 27, then to point 26, then to point 25 and then to point 8;

(ii) a geodesic line drawn from point 8 to point 9, and

(iii) a series of rhumb lines drawn from points 9 to 13, then to point 21, then to point 20, then to point 19 and then back to point 7.

Prohibited Activities

Prohibition

4 It is prohibited to carry out any activity in the Marine Protected Area that disturbs, damages, destroys or removes from the Marine Protected Area any living marine organism or any part of its habitat or is likely to do so.

Exceptions

Permitted activities

5 Despite section 4, the following activities may be carried out in the Marine Protected Area:

(a) the navigation of vessels provided that there is no anchoring in Zone 1a or 1b;

(b) fishing, other than commercial fishing, that is authorized under the *Aboriginal Communal Fishing Licences Regulations*;

(c) the laying, maintenance and repair of cables in Zones 2a and 2b, provided that it is not likely to destroy the habitat of any living marine organism in the Marine Protected Area;

(d) seismic surveying activities that are carried out between December 1 and July 31, provided that they are not likely to destroy the habitat of any living marine organism in the Marine Protected Area;

(e) oil or gas exploration and production activities that are carried out in Zones 2a and 2b, provided that

(i) they are carried out in accordance with the *Canada–Newfoundland and Labrador Atlantic Accord Implementation Act* and do not contravene the *Species at Risk Act*, the *Fisheries Act* or their regulations, and

d) la zone 2b, délimitée par ce qui suit :

(i) les loxodromies reliant, dans l'ordre, les points 7, 24, 27, 26, 25 et 8,

(ii) la ligne géodésique reliant le point 8 au point 9,

(iii) les loxodromies reliant, dans l'ordre, les points 9 à 13, 21, 20 et 19, puis revenant au point 7.

Activités interdites

Interdictions

4 Il est interdit, dans la zone de protection marine, d'exercer toute activité qui perturbe, endommage, détruit ou retire de la zone de protection marine tout organisme marin vivant ou toute partie de son habitat, ou qui est susceptible de le faire.

Exceptions

Activités permises

5 Malgré l'alinéa 4, il est permis d'exercer les activités ci-après dans la zone de protection marine :

a) la navigation des bâtiments, à condition qu'aucun ancrage ne soit utilisé dans les zones 1a et 1b;

b) la pêche, autre que la pêche commerciale, autorisée par le *Règlement sur les permis de pêche communautaires des Autochtones*;

c) l'installation, la réparation et l'entretien de câbles dans les zones de gestion 2a et 2b, si ces activités ne sont pas susceptibles de détruire l'habitat d'un organisme marin vivant dans la zone de protection marine;

d) les activités de levées sismiques, entre le 1^{er} décembre et le 31 juillet, si elles ne sont pas susceptibles de détruire l'habitat d'un organisme marin vivant dans la zone de protection marine;

e) les activités d'exploration et de production pétrolières ou gazières dans les zones 2a et 2b, si à la fois :

(i) elles sont exercées conformément à la *Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada – Terre-Neuve-et-Labrador* et sans contrevenir à la *Loi sur les espèces en péril*, à la *Loi sur les pêches* ou à leurs règlements,

- (ii) they are not likely to destroy the habitat of any living marine organism in the Marine Protected Area;
- (f) construction, maintenance or decommissioning activities that are carried out in Zones 2a and 2b in respect of an oil or gas pipeline, flow line or submarine infrastructure, provided that
 - (i) they are carried out in accordance with the *Canada–Newfoundland and Labrador Atlantic Accord Implementation Act* and do not contravene the *Species at Risk Act*, the *Fisheries Act* or their regulations, and
 - (ii) they are not likely to destroy the habitat of any living marine organism in the Marine Protected Area;
- (g) any activity that is carried out for the purpose of public safety, national defence, national security, law enforcement or responding to an emergency; and
- (h) any activity that is part of an activity plan that has been approved by the Minister.

Activity Plan

Submission to Minister

6 (1) Any person may submit to the Minister an activity plan for the carrying out of scientific research or monitoring or educational activities in the Marine Protected Area.

Content of plan

(2) The activity plan must contain

- (a) the person's name, address, telephone number and email address;
- (b) if the activity plan is submitted by an institution or organization, the name of the individual who will be responsible for the proposed activity and their title, address, telephone number and email address;
- (c) the name of each vessel that the person proposes to use to carry out the activity, its state of registration and registration number, its radio call sign and the name, address, telephone number and email address of its owner, master and any operator;
- (d) a detailed description of the proposed activity and its purpose, the methods or techniques that are to be used to carry out the activity and the data to be collected;

- (ii) elles ne sont pas susceptibles de détruire l'habitat d'un organisme marin vivant dans la zone de protection marine;
- (f) les activités de construction, d'entretien ou de mise hors service d'un gazoduc ou d'un oléoduc, d'une conduite d'écoulement ou d'une infrastructure sous-marine dans les zones 2a et 2b, si à la fois :
 - (i) elles sont exercées conformément à la *Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada — Terre-Neuve-et-Labrador* et sans contrevenir à la *Loi sur les espèces en péril*, à la *Loi sur les pêches* ou à leurs règlements,
 - (ii) elles ne sont pas susceptibles de détruire l'habitat d'un organisme marin vivant dans la zone de protection marine;
- (g) les activités visant à assurer la sécurité publique, la défense nationale, la sécurité nationale ou l'application de la loi, ou à répondre à une situation d'urgence;
- (h) les activités faisant partie d'un plan d'activité approuvé par le ministre.

Plan d'activité

Plan d'activité

6 (1) Toute personne peut présenter au ministre un plan d'activité portant sur une activité de recherche ou de suivi scientifique ou une activité éducative qu'elle propose de mener dans la zone de protection marine.

Contenu du plan

(2) Le plan d'activité comporte les renseignements et les documents suivants :

- a) les nom, adresse, numéro de téléphone et adresse électronique de la personne;
- b) si le plan est présenté par une institution ou une organisation, le nom du responsable de l'activité proposée et ses titre, adresse, numéro de téléphone et adresse électronique;
- c) le nom de chacun des bâtiments qu'elle prévoit utiliser dans le cadre de l'activité, leur État d'immatriculation, leur numéro d'immatriculation, leur indicatif d'appel radio et les nom, adresse, numéro de téléphone et adresse électronique de leur propriétaire, de leur capitaine et de tout exploitant;
- d) la description détaillée de l'activité et de son objectif, y compris les méthodes et techniques qui seront utilisées dans le cadre de l'activité, ainsi que les données qui seront recueillies;

(e) the geographical coordinates of the site of the proposed activity and a map that shows the location of the activity within the boundaries of the Marine Protected Area;

(f) the proposed dates and alternative dates on which the activity is to be carried out;

(g) a list of the equipment that is to be used, the means by which it will be deployed and retrieved and the methods by which it is to be anchored or moored;

(h) a list of the type and quantity of samples that are to be collected;

(i) a list of any substances that may be deposited during the proposed activity in the Marine Protected Area — other than substances that are authorized under the *Canada Shipping Act, 2001* to be deposited in the navigation of a vessel — and the quantity and concentration of each substance;

(j) a description of the adverse environmental effects that are likely to result from carrying out the proposed activity and of any measures that are to be taken to monitor, avoid, minimize or mitigate those effects;

(k) a description of any scientific research or monitoring activity or educational activity that the person has carried out or anticipates carrying out in the Marine Protected Area; and

(l) a general description of any study, report or other work that is anticipated to result from the proposed activity and its anticipated date of completion.

Approval of activity plan

7 (1) The Minister must approve an activity plan if

(a) the scientific research or monitoring activities set out in the plan are not likely to destroy the habitat of any living marine organism in the Marine Protected Area and

(i) will serve to increase knowledge of the habitat of any living marine organism or the biodiversity or the ecosystem structure and function of the Marine Protected Area, or

(ii) will serve to assist in the management of the Marine Protected Area; and

(b) the educational activities set out in the plan

(i) are not likely to damage, destroy or remove from the Marine Protected Area any living marine organism or any part of its habitat, and

(ii) will serve to increase public awareness of the Marine Protected Area.

e) les coordonnées géographiques du lieu de l'activité ainsi qu'une carte indiquant ce lieu dans la zone de protection marine;

f) les dates prévues ainsi que d'autres dates possibles pour la tenue de l'activité;

g) la liste de l'équipement utilisé, les moyens par lesquels il sera déployé et récupéré et les méthodes utilisées pour l'ancrer ou l'amarrer;

h) la liste des échantillons — type et quantité — qui seront recueillis;

i) la liste de toutes les substances qui pourraient être rejetées dans la zone de protection marine pendant l'activité, autres que celles dont le rejet lors de la navigation est autorisé par la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, ainsi que les quantité et concentration de chacune de ces substances;

j) la description des effets environnementaux négatifs susceptibles de découler de l'activité et des mesures qui seront prises pour surveiller, éviter, réduire et atténuer ces effets;

k) la description de toute activité de recherche ou de suivi scientifiques ou de toute activité éducative que la personne a exercée ou prévoit exercer dans la zone de protection marine;

l) la description générale des études, rapports ou autres ouvrages qui résulteraient de l'activité et la date prévue de leur achèvement.

Approbation du plan

7 (1) Le ministre approuve le plan d'activité si les conditions ci-après sont remplies :

a) les activités de recherche ou de suivi scientifiques qui y sont proposées ne sont pas susceptibles d'entraîner la destruction de l'habitat d'un organisme marin vivant dans la zone de protection marine et permettent d'atteindre l'un ou l'autre des objectifs suivants :

(i) accroître les connaissances sur l'habitat d'un organisme marin vivant, la biodiversité ou la fonction et la structure écosystémiques de la zone de protection marine,

(ii) contribuer à la gestion de la zone de protection marine;

b) les activités éducatives qui y sont proposées :

(i) ne sont pas susceptibles d'endommager, de détruire ou de retirer de la zone de protection marine un organisme marin vivant ou toute partie de son habitat,

(ii) permettent d'accroître la sensibilisation du public à l'égard de la zone de protection marine.

Approval prohibited

(2) Despite subsection (1), the Minister must not approve an activity plan if

(a) any substance that may be deposited during the proposed activity is a *deleterious substance* as defined in subsection 34(1) of the *Fisheries Act*, unless the deposit of the substance is authorized under subsection 36(4) of that Act; or

(b) the cumulative environmental effects of the proposed activity, in combination with any other past and current activities carried out in the Marine Protected Area, are such that the activity is likely to destroy the habitat of any living marine organism in the Marine Protected Area or adversely impact the biodiversity or the ecosystem structure and function of the Marine Protected Area.

Timeline for approval

(3) The Minister's decision in respect of an activity plan must be made within

(a) 60 days after the day on which the plan is received; or

(b) if amendments to the plan are made, 60 days after the day on which the amended plan is received.

Post-activity report

8 (1) If the Minister approves an activity plan, the person who submitted it must provide the Minister with a post-activity report within 90 days after the last day of the activity. The report must contain

(a) the data collected during the activity;

(b) the type and quantity of any sample that was collected, the date of collection and the geographic coordinates of the sampling site;

(c) an evaluation of the effectiveness of any measures taken to monitor, avoid, minimize or mitigate the adverse environmental effects of the activity; and

(d) a description of any event that occurred during the activity and that was not anticipated in the activity plan, if the event could result in the disturbance, damage, destruction or removal from the Marine Protected Area of any living marine organism or any part of its habitat.

Studies, reports or other works

(2) The person must also provide the Minister with a copy of any study, report or other work that results from the

Refus du plan

(2) Toutefois, le ministre ne peut approuver le plan d'activité dans les cas suivants :

a) l'une ou l'autre des substances qui pourraient être immergées ou rejetées pendant l'activité est une *substance nocive*, au sens du paragraphe 34(1) de la *Loi sur les pêches*, et son immersion ou son rejet ne sont pas permis au titre du paragraphe 36(4) de cette loi;

b) les effets environnementaux cumulatifs de l'activité, combinés à ceux des activités passées ou en cours dans la zone de protection marine, seraient tels que l'activité serait susceptible d'entraîner la destruction de l'habitat d'un organisme marin vivant ou de nuire à la biodiversité ou à la fonction et la structure écosystémiques de celle-ci.

Délai d'approbation

(3) Le ministre prend sa décision à l'égard du plan d'activité au plus tard :

a) soixante jours après la date de sa réception;

b) si des modifications sont apportées au plan, soixante jours après la date de réception du plan modifié.

Rapport d'activité

8 (1) La personne dont le plan d'activité a été approuvé par le ministre fournit à ce dernier, dans les quatre-vingt-dix jours suivant le dernier jour de l'activité, un rapport contenant les renseignements et documents suivants :

a) les données recueillies au cours de l'activité;

b) la liste des échantillons – type et quantité – ainsi que les dates d'échantillonnage et les coordonnées géographiques des lieux où il a été effectué;

c) l'évaluation de l'efficacité des mesures prises pour surveiller, éviter, réduire et atténuer les effets environnementaux négatifs de l'activité;

d) la description de tout incident survenu au cours de l'activité qui n'était pas prévu dans le plan d'activité, si cet incident peut avoir pour effet de perturber, d'endommager, de détruire ou de retirer de la zone de protection marine un organisme marin vivant ou toute partie de son habitat.

Études, rapports, ouvrages

(2) La personne fournit également au ministre une copie de tout rapport, étude et autres ouvrages résultant de

activity and is related to the conservation and protection of the Marine Protected Area. The study, report or other work must be provided within 90 days after the day on which it is completed.

l'activité et se rapportant à la conservation et à la protection de la zone de protection marine. Ceux-ci sont remis au ministre au plus tard quatre-vingt-dix jours après la date de leur achèvement.

Coming into Force

Registration

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

SCHEDULE

(Subsections 1(2) and (3), subsection 2(1) and section 3)

Laurentian Channel Marine Protected Area

Entrée en vigueur

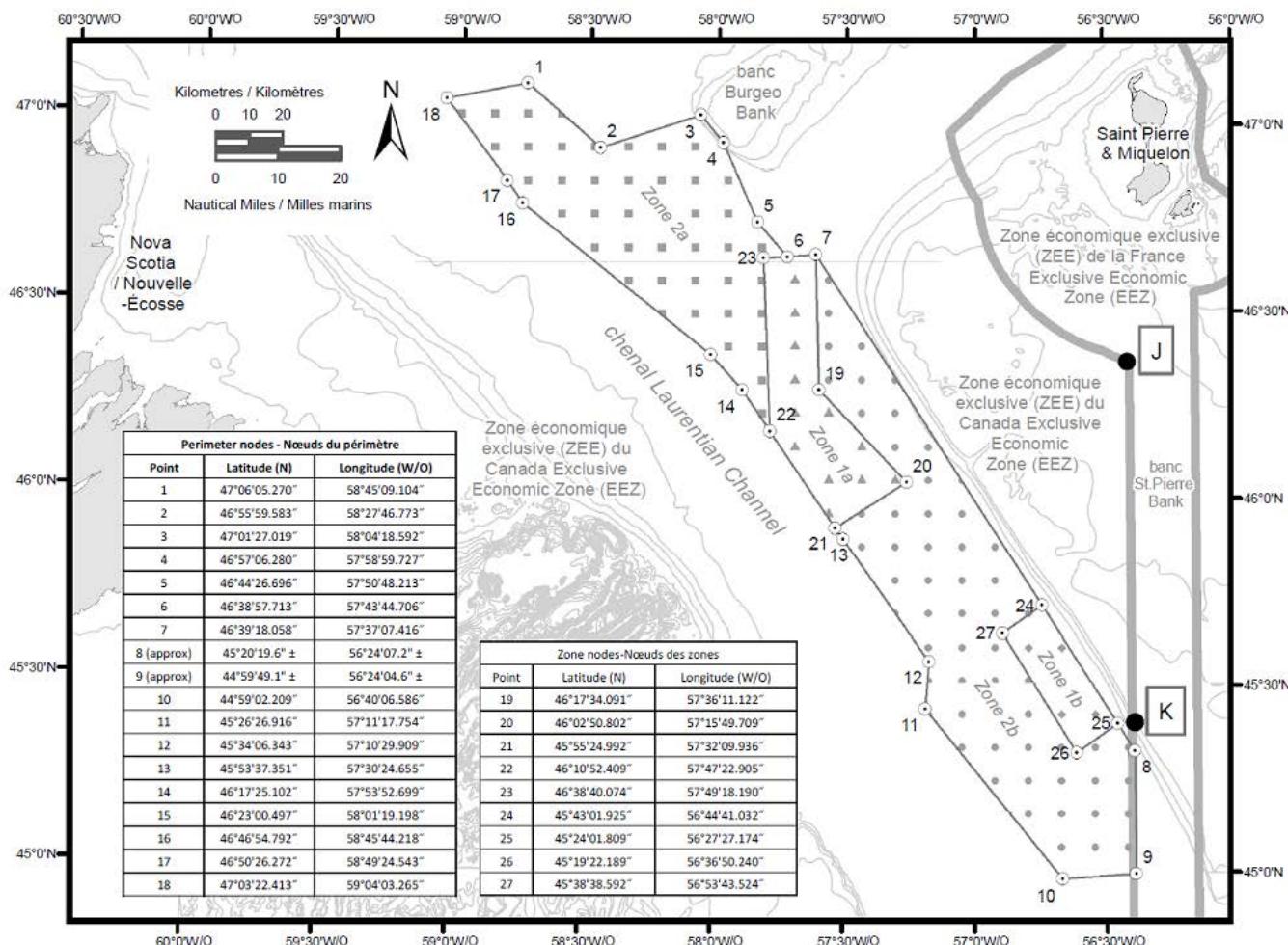
Enregistrement

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

ANNEXE

(paragraphes 1(2), (3), 2(1) et article 3)

Zone de protection marine du chenal Laurentien



Transportation of Dangerous Goods by Rail Security Regulations

Statutory authority

Transportation of Dangerous Goods Act, 1992

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: Freight trains transporting dangerous goods can be particularly vulnerable to misuse or sabotage, given the harmful nature of the goods and the extensive and accessible nature of the railway system. To mitigate these risks and to better align Canadian standards with international standards, Transport Canada is proposing the introduction of risk-based regulations for the transportation of dangerous goods by rail in Canada.

Description: The proposed *Transportation of Dangerous Goods by Rail Security Regulations* (the proposed Regulations) would require rail carriers and consignors to proactively engage in security planning processes and manage security risks, by introducing the following elements:

- security awareness training for all employees;
- security plans that include appropriate measures to address assessed risks; and
- security plan training for employees with duties related to the security plan or security sensitive dangerous goods.

Rail carriers would also be required to

- conduct security inspections of railway vehicles containing dangerous goods for which a placard is required when accepted for transport and when placed in a train;

Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses

Fondement législatif

Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Enjeux : Les trains de marchandises transportant des matières dangereuses sont particulièrement vulnérables à une mauvaise utilisation ou à un acte de sabotage, compte tenu de la nature nocive des marchandises qu'ils transportent ainsi que du caractère accessible et de la vaste nature du réseau ferroviaire. Pour atténuer ces risques et harmoniser davantage les normes canadiennes avec les normes internationales, Transports Canada propose de mettre en place un règlement fondé sur les risques touchant le transport des marchandises dangereuses par rail au Canada.

Description : Aux termes du *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses* proposé (le règlement proposé), les transporteurs ferroviaires et les expéditeurs seraient tenus de jouer un rôle proactif dans les processus de planification de sûreté et de gestion des risques en matière de sûreté, en mettant en œuvre les éléments suivants :

- des séances de sensibilisation à la sûreté pour tous les employés;
- un plan de sûreté qui comprend des mesures adéquates pour atténuer les risques cernés;
- des séances de formation sur le plan de sûreté à l'intention des employés qui ont des fonctions associées au plan ou à des marchandises dangereuses sensibles sur le plan de la sûreté.

Les transporteurs ferroviaires devront aussi :

- effectuer des inspections de sûreté dans les véhicules ferroviaires contenant des marchandises dangereuses pour lesquelles une plaque est exigée, lorsque celles-ci sont acceptées pour le transport et lorsque celles-ci sont placées dans le train;

- report potential threats and other security concerns to the Canadian Transport Emergency Centre (CANUTEC); and
- have a rail security coordinator.

Cost-benefit statement: The proposed Regulations are expected to have a positive impact on public security, by increasing the likelihood that terrorist activities would be detected and prevented, and by minimizing the consequences should an incident occur, such as loss of life, property damage, environmental damage, and reduced international trade flows. The proposed Regulations would also enhance regulatory alignment with the United States, to facilitate the cross-border movement of dangerous goods by rail.

The proposed Regulations are expected to result in costs to rail carriers and consignors and the Government of an estimated \$18 million over a 10-year period (present value). As with the analysis of any security proposal, it is difficult to quantify the benefits; however, it is expected that the positive impact on public security would outweigh the associated costs.

“One-for-One” Rule and small business lens:

“One-for-One” Rule: The “One-for-One” Rule applies, with an estimated annualized administrative cost increase to rail consignors and carriers of \$2,226 (IN) and an additional regulatory title.

Small business lens: The proposed Regulations are expected to result in compliance and administrative costs for all carriers and consignors of dangerous goods by rail, regardless of their size. To minimize costs, Transport Canada is proposing an approach that aligns compliance costs with underlying risks, and gives industry the flexibility to implement security measures that are commensurate with their individual risk profiles and operational environments. Under this approach, compliance activities and associated costs are expected to be lesser for small businesses.

On average, it is estimated that the proposed Regulations would cost \$2,536 per year per small railway company and \$538 per year per small consignor. Transport Canada considered introducing more stringent requirements for rail carriers (fully aligned with U.S. hazardous materials security regulations). This

- signaler les menaces possibles et les autres préoccupations en matière de sûreté au Centre canadien d’urgence transport (CANUTEC);
- désigner un coordonnateur de la sûreté ferroviaire.

Énoncé des coûts et avantages : On s’attend à ce que le règlement proposé ait des répercussions positives sur la sûreté publique, en augmentant la probabilité que les activités terroristes soient détectées et empêchées, et en réduisant au minimum les conséquences d’un incident (notamment sur la perte de la vie, les dommages à la propriété ou à l’environnement, et la perturbation des échanges commerciaux internationaux). Le règlement proposé devrait également favoriser une plus grande harmonisation de la réglementation avec les États-Unis, ce qui devrait faciliter le mouvement transfrontalier des marchandises dangereuses par rail.

Le règlement proposé devrait entraîner des coûts pour les transporteurs et les expéditeurs ferroviaires et le gouvernement évalués à 18 millions de dollars sur une période de 10 ans (valeur actuelle). Comme c’est le cas pour l’analyse de toute proposition touchant la sûreté, il est difficile de quantifier les avantages; toutefois, on s’attend à ce que les effets positifs sur la sûreté publique l’emportent sur les coûts connexes.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises :

Règle « un pour un » : La règle du « un pour un » s’applique; l’augmentation annualisée des coûts administratifs pour les transporteurs et les expéditeurs ferroviaires est estimée à 2 226 \$ (ajout); on prévoit aussi l’ajout d’un titre de réglementation.

Lentille des petites entreprises : On s’attend à ce que le règlement proposé entraîne des coûts de conformité et des coûts administratifs pour tous les transporteurs et expéditeurs de matières dangereuses par rail, indépendamment de leur taille. Pour minimiser les coûts, Transports Canada propose une approche qui harmonise les coûts de conformité avec les risques sous-jacents et donne à l’industrie la souplesse nécessaire pour mettre en œuvre des mesures de sûreté qui correspondent à leurs profils de risques et à leurs environnements opérationnels. Grâce à cette approche, les activités de conformité et les coûts connexes devraient être moins élevés pour les petites entreprises.

En moyenne, on estime que le règlement proposé coûterait 2 536 \$ par année aux compagnies de chemin de fer de petite taille et 538 \$ par année aux expéditeurs de petite taille. Transports Canada a envisagé d’instaurer des exigences plus strictes pour les transporteurs ferroviaires (entiièrement conformes au règlement sur la

option would have imposed significantly higher costs on industry, increasing the average cost per small business from \$4,127 to \$18,098 over the 10-year period.

Domestic and international coordination and cooperation: The proposed Regulations would enhance alignment of the Canadian dangerous goods security requirements with the U.S. hazardous materials requirements, to facilitate the cross-border movement of dangerous goods by rail. The proposed Regulations are also generally aligned with the United Nations Model Regulations respecting transportation of dangerous goods security.

The proposal is also consistent with the objective of the Canada–United States Regulatory Cooperation Council, which is to better align Canada–United States regulatory approaches to make it easier for industry to do business on both sides of the border.

sûreté de matières dangereuse des États-Unis). Cette solution aurait entraîné une hausse importante des coûts pour l'industrie; en effet, le coût moyen par petite entreprise serait passé de 4 127 \$ à 18 098 \$ sur une période de 10 ans.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Le règlement proposé devrait favoriser une plus grande harmonisation des exigences de sûreté relatives aux matières dangereuses canadiennes avec celles des États-Unis, ce qui devrait faciliter le mouvement transfrontalier des marchandises dangereuses par rail. De manière générale, le règlement proposé est aussi conforme au règlement type des Nations Unies relatif à la sûreté du transport des marchandises dangereuses.

La proposition est également compatible avec l'objectif du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation qui est d'harmoniser les approches canado-américaines en matière de réglementation afin de permettre aux entreprises canadiennes et américaines de faire plus facilement des affaires des deux côtés de la frontière.

Background

Dangerous goods are an important aspect of the Canadian economy, with an estimated 30 million shipments transported within Canada each year, approximately 24% of which are transported by rail. Dangerous goods are used in almost every facet of Canadians' lives, from fuelling vehicles and providing home comfort, to manufacturing and industrial processes. Though dangerous goods are important to the Canadian economy and essential to modern life, they can, by their nature, be harmful to people, property and the environment, if misused.

To mitigate harm during transport, the Government has historically focused on implementing safety requirements to reduce the likelihood and consequences of an accidental release of dangerous goods. However, dangerous goods are also vulnerable to deliberate misuse or sabotage in the rail supply chain. Though there have been no successful attacks in Canada, terrorist groups have committed numerous deadly attacks using dangerous goods in other parts of the world, which have highlighted the vulnerability of the system.

In recognition of this risk, Parliament amended the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* (TDGA)

Contexte

Les marchandises dangereuses jouent un rôle important dans l'économie du pays. Chaque année, au Canada, quelque 30 millions de cargaisons de marchandises dangereuses sont transportées, dont environ 24 % par train. Elles sont utilisées dans presque toutes les sphères de la vie des Canadiens, qu'il s'agisse de faire le plein d'essence, d'accroître le confort de sa maison, de fabriquer des produits ou d'appliquer des procédés industriels. Même si les marchandises dangereuses sont importantes pour l'économie canadienne et qu'elles sont essentielles à la vie moderne, elles peuvent, par leur nature, mettre en danger les personnes, les propriétés et l'environnement, si elles ne sont pas utilisées correctement.

Pour atténuer les dommages pendant le transport, le gouvernement s'est toujours concentré sur la mise en œuvre d'exigences de sécurité dont l'objectif était de réduire la probabilité et les conséquences d'un rejet accidentel de marchandises dangereuses. Toutefois, les marchandises dangereuses qui font partie de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire sont également vulnérables à la mauvaise utilisation ou au sabotage. Même s'il n'y a jamais eu d'attaques réussies au Canada, des groupes terroristes ont commis plusieurs attentats meurtriers à l'aide de marchandises dangereuses dans d'autres régions du monde. Ces attentats ont mis en évidence la vulnérabilité du système.

Reconnaissant ce risque, en 2009, le Parlement a modifié la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises*

in 2009 to provide new federal authority to enhance the security of the transportation of dangerous goods in Canada. To date, the authority to regulate security has not been exercised: there are no regulations in place respecting the security of the transportation of dangerous goods by rail. Rather, Transport Canada and the rail industry have been working together to strengthen rail security, in part through a Memorandum of Understanding with the Railway Association of Canada and its member signatories. Under this agreement, signatories have implemented a number of effective security measures and practices. However, the agreement does not specifically target the transportation of dangerous goods, nor does it include all rail carriers or any consignors.

Other comparable jurisdictions have implemented regulatory regimes for the security of the transportation of dangerous goods by rail. The United Nations has developed Model Regulations to encourage the uniform development of national and international transportation of dangerous goods requirements. The Model Regulations are widely accepted internationally, and form the basis of several international agreements and national regulatory regimes (as well as that of the European Union). The United States, Canada's largest trading partner, has also developed security regulations for the transportation of hazardous materials by rail that are generally aligned with the U.N. Model Regulations.

Issues

Freight trains transporting dangerous goods can be particularly vulnerable to attacks. The rail system in Canada is open and extensive, with many potential access points for terrorists to infiltrate. Furthermore, trains carrying dangerous goods are easy to identify and target because of the requirement to have visible safety marks that identify the type of goods being transported (to ensure safe handling and provide easy identification during emergency response).

Strategic risk assessments conducted by Government of Canada security experts have indicated that the transportation of dangerous goods by rail is vulnerable to misuse or sabotage by terrorists, and the adverse impacts of such a terrorist event could be significant.

Though there is no specific threat to the transportation of dangerous goods in Canada at this time, there are heightened concerns about the potential threat posed by individuals who subscribe to extremist ideologies. In addition, recent events have highlighted the devastating impact that rail incidents involving dangerous goods can have on

dangereuses (LTMD) pour conférer de nouveaux pouvoirs fédéraux en vue de renforcer la sûreté du transport des marchandises dangereuses au Canada. À ce jour, le pouvoir de réglementer la sûreté n'a pas été exercé : il n'y a pas de règlement en place concernant la sûreté du transport des marchandises dangereuses par rail. Transports Canada et l'industrie ferroviaire ont plutôt travaillé de concert pour renforcer la sûreté ferroviaire, en partie grâce à un protocole d'entente avec l'Association des chemins de fer du Canada et ses membres signataires. En vertu de cette entente, les signataires ont mis en œuvre un certain nombre de mesures de sûreté efficaces et pratiques. Toutefois, l'accord ne porte pas spécifiquement sur le transport des marchandises dangereuses, et ne vise pas non plus tous les transporteurs ferroviaires et les expéditeurs.

Des instances comparables ont établi des régimes réglementaires pour la sûreté du transport des marchandises dangereuses par voie ferroviaire. Les Nations Unies ont conçu un règlement type afin d'encourager l'élaboration uniforme d'exigences nationales et internationales en matière de transport de marchandises dangereuses. Le règlement type est largement accepté à l'échelle internationale et constitue le fondement de plusieurs ententes internationales et régimes réglementaires nationaux (dont celui de l'Union européenne). Les États-Unis, principal partenaire commercial du Canada, ont aussi élaboré un règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses, qui est généralement harmonisé avec le Règlement type de l'ONU.

Enjeux

Les trains de marchandises qui transportent des matières dangereuses sont particulièrement vulnérables aux attaques. Le réseau du Canada est ouvert et vaste; il comporte de nombreux points où des terroristes peuvent s'infiltrer. De plus, les trains transportant des matières dangereuses sont faciles à identifier et à cibler en raison de l'obligation d'afficher des indications de sécurité, lesquelles précisent le type de marchandises dangereuses transportées (pour en assurer la manutention sécuritaire et en faciliter l'identification au cours d'interventions d'urgence).

Les évaluations stratégiques des risques menées par des experts en matière de sûreté du gouvernement du Canada ont indiqué que le transport des marchandises dangereuses par rail était vulnérable à un usage abusif ou un acte de sabotage par des terroristes; les effets néfastes d'un tel événement pourraient être importants.

Même si, pour l'instant, il n'y a aucune menace connue en ce qui a trait au transport des marchandises dangereuses au Canada, il y a des préoccupations accrues au sujet de la menace posée par les personnes ayant des idéologies extrémistes. De plus, des événements récents ont souligné les répercussions que les incidents ferroviaires mettant en

public safety, the environment and the economy. Most notably, on July 6, 2013, a Montreal, Maine & Atlantic Railway (MMA) train carrying light crude oil derailed in downtown Lac-Mégantic, Quebec: the ensuing explosions and fire killed 47 people, destroyed 40 buildings, and caused serious environmental damage to the downtown area and adjacent river and lake. Though this incident was safety-related, it underscores the devastation that could occur if trains transporting dangerous goods were specifically targeted by terrorists.

The Lac-Mégantic accident and other recent derailments across the United States and Canada (e.g. Casselton, North Dakota; and Gogama, Ontario) have occurred against the backdrop of growing North American crude oil production, limited pipeline transmission capacity, and the corresponding rise in the volume of oil moved by rail. Despite the recent downturn in oil prices and revised production forecasts in Canada and the United States, elevated oil-by-rail levels are predicted to continue in the near-to-medium term. This increase in volume of crude oil and other dangerous goods transported by rail translates into an increase in the inherent risks of moving these dangerous goods through Canada's communities.

Though Transport Canada has voluntary agreements with many rail carriers, Canada currently has no security regulations that require carriers and consignors to address the risks associated with transporting dangerous goods by rail, which is inconsistent with international standards. In an effort to improve Canada's security posture and align Canadian standards with international standards, Transport Canada is proposing the introduction of risk-based regulations to strengthen the security of transporting dangerous goods by rail.

Objectives

The proposed Regulations would introduce a regulatory framework for the security of the transportation of dangerous goods by rail in Canada, in support of the Government's overall mission to promote a safe, secure, efficient and environmentally responsible transportation system.

The proposed Regulations are intended to mitigate the security risks associated with the transportation of dangerous goods by rail, to demonstrate the Government of Canada's commitment to safe communities by increasing the security of the transportation of dangerous goods by rail, and to align Canada's transportation of dangerous

cause des marchandises dangereuses pouvaient avoir sur la sécurité publique, l'environnement et l'économie. Par exemple, le 6 juillet 2013, un train de la Montreal, Maine & Atlantic Railway (MMA), qui transportait du pétrole brut léger, a déraillé au centre-ville de Lac-Mégantic, au Québec. Les explosions et l'incendie qui ont suivi ont tué 47 personnes, détruit 40 édifices et causé de graves dommages environnementaux au quartier du centre-ville et à la rivière et au lac adjacents. Ces incidents étaient liés à la sécurité, mais ils ont mis en évidence la dévastation qui pourrait survenir si des trains transportant des marchandises dangereuses étaient expressément ciblés par des terroristes.

L'accident de Lac-Mégantic et d'autres déraillements récents aux États-Unis et au Canada (par exemple Casselton, au Dakota du Nord; Gogama, en Ontario) avaient comme toile de fond la production nord-américaine de pétrole brut, qui est en hausse, la capacité de transport par pipeline, qui est limitée, et la forte augmentation correspondante du volume de pétrole transporté par train. Malgré la récente chute des prix du pétrole et la révision des prévisions de production au Canada et aux États-Unis, les chiffres du transport ferroviaire de pétrole devraient continuer d'être élevés à court et à moyen termes. L'augmentation du volume de pétrole brut et d'autres marchandises dangereuses transportées par train se traduit par une augmentation des risques inhérents au transport des marchandises dangereuses dans les collectivités du Canada.

Bien que Transports Canada dispose d'ententes volontaires avec bon nombre de transporteurs ferroviaires, le Canada ne dispose actuellement d'aucun règlement de sûreté exigeant que les transporteurs et les expéditeurs prennent des mesures pour atténuer les risques associés au transport des marchandises dangereuses par rail, ce qui va à l'encontre des normes internationales. Dans le but d'accroître la sûreté et d'harmoniser la réglementation canadienne avec la réglementation internationale, Transports Canada propose la mise en place d'un règlement axé sur les risques pour renforcer la sûreté du transport des marchandises dangereuses par rail.

Objectifs

Le règlement proposé comprendrait un cadre réglementaire relatif à la sûreté du transport des marchandises dangereuses par rail au Canada, et correspondrait à la mission globale du gouvernement de promouvoir un système de transport sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

Le règlement proposé vise à atténuer les risques pour la sûreté associés au transport des marchandises dangereuses par rail, à démontrer l'engagement du gouvernement du Canada à assurer la sécurité des collectivités en augmentant la sûreté du transport des marchandises dangereuses par rail et à harmoniser le régime de sûreté du

goods rail security regime with international standards and best practices. The objectives include the following:

- Enhancing the security of the transportation of dangerous goods by rail by
 - Increasing industry's ability to detect security concerns and prevent security incidents,
 - Promoting industry's proactive management of security risks,
 - Improving industry's effective and efficient management of security responsibilities,
 - Heightening industry's awareness of and focus on security, and increasing its capacity to respond to and recover from security incidents,
 - Enhancing coordination and communication of security issues within industry and between industry and Transport Canada;
- Strengthening the security of the rail supply chain;
- Enhancing the alignment of Canada's transportation of dangerous goods rail security regime with that of the United States, to facilitate cross-border trade; and
- Aligning Canada's transportation of dangerous goods rail security regime with international standards and best practices.

Description

The proposed Regulations have been designed using a management-based approach that would require rail carriers and consignors to proactively engage in security planning processes and manage security risks. This approach was chosen in response to the open and extensive nature of the railway system and the fact that security risks are constantly evolving. It was also chosen to give rail carriers and consignors the flexibility to adopt security practices and measures that are tailored to their operations and proportionate to their risks.

The proposed Regulations would require rail carriers and consignors¹ that import, handle, offer for transport or transport dangerous goods in a railway vehicle to implement the following risk-based security practices and controls.

1. Security awareness training (carriers and consignors): In recognition that a knowledgeable workforce is vital to security, all personnel would be required to undergo

¹ Consignors would be subject to the proposed Regulations after sections 33 and 34 come into force.

transport des marchandises dangereuses par rail du Canada avec les normes internationales et les pratiques exemplaires. Les objectifs comprennent ce qui suit :

- Améliorer la sûreté du transport des marchandises dangereuses par rail en :
 - renforçant la capacité de l'industrie à détecter les problèmes de sûreté et à prévenir les incidents de sûreté,
 - encourageant la gestion proactive des risques pour la sûreté par l'industrie,
 - améliorant la gestion efficace et efficiente des responsabilités en matière de sûreté par l'industrie,
 - sensibilisant davantage l'industrie à la sûreté, en rehaussant l'accent qu'elle met sur la sûreté et en renforçant sa capacité à intervenir lorsque des incidents de sûreté se produisent,
 - améliorant la coordination et la communication des enjeux de sûreté au sein de l'industrie et entre l'industrie et Transports Canada;
- Renforcer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement par voie ferroviaire;
- Renforcer l'harmonisation du régime de sûreté du Canada relatif au transport des marchandises dangereuses avec celui des États-Unis pour faciliter le commerce transfrontalier;
- Harmoniser le régime de sûreté du transport des marchandises dangereuses par rail du Canada avec les normes internationales et les pratiques exemplaires.

Description

Le règlement proposé est fondé sur une approche axée sur la gestion qui exige que les transporteurs ferroviaires et les expéditeurs participent de façon proactive aux processus de planification de la sûreté et gèrent les risques liés à la sûreté. Cette approche a été choisie parce qu'elle répond aux besoins liés à un réseau ferroviaire ouvert et étendu et à une évolution constante des risques relatifs à la sûreté. Elle offre aussi aux transporteurs ferroviaires et aux expéditeurs la flexibilité nécessaire pour adopter des pratiques et des mesures liées à la sûreté qui sont adaptées à leurs activités et proportionnelles à leur niveau de risque.

Le règlement proposé exige que les transporteurs ferroviaires et les expéditeurs¹ qui se livrent à l'importation, à la manutention, à la présentation au transport ou au transport de marchandises dangereuses dans un véhicule ferroviaire mettent en œuvre les pratiques et contrôles de sûreté axés sur le risque ci-après.

1. Formation de sensibilisation à la sûreté (transporteurs et expéditeurs) : en reconnaissance du fait qu'un effectif compétent est essentiel à la sûreté, tous les employés

¹ Les expéditeurs seraient assujettis au règlement proposé après l'entrée en vigueur des articles 33 et 34.

training, and carriers and consignors would be required to ensure that training is provided to personnel, on the following topics:

- security risks associated with transporting dangerous goods;
- measures to enhance rail security; and
- ways to recognize and respond to potential threats and other security concerns.

For personnel with duties involving dangerous goods, training would be required before they are assigned such duties and at least every three years thereafter. For all other personnel, awareness training would be required at least every three years. The goal of this proposed requirement is to increase the industry's ability to prevent, detect and effectively respond to and recover from security issues.

2. Security plan and risk assessment (carriers and consignors): Carriers and consignors of “security-sensitive dangerous goods” (i.e. goods that have been determined to pose a security risk, as defined in Schedule 1 of the proposed Regulations) would be required to
 - conduct a security risk assessment to identify, analyze and prioritize the security risks associated with handling or transporting these goods; and
 - develop and implement a security plan that includes requirements set out in subsections 4(1) and 4(2) of the proposed Regulations (e.g. appropriate measures to address the risks identified in the assessment).

The proposed Regulations set out general components that would need to be addressed in each company's security plan, including measures that would address personnel security and unauthorized access.² This would give regulated entities the flexibility to develop plans that are commensurate with their individual circumstances and their assessed risks. Carriers and consignors would be required to make their plans (including their risk assessments) available to the Minister of Transport upon request.

² The Regulations must be read in conjunction with section 7.3 of the TDGA. Subsection 7.3(1) provides that “No prescribed person shall import, offer for transport, handle or transport dangerous goods in a quantity or concentration that is specified by regulation — or that is within a range of quantities or concentrations that is specified by regulation — before the person has undergone security training in accordance with the regulations, has a security plan that meets the requirements or subsection (2) and has implemented the plan in accordance with the regulations.” Subsection 7.3(2) provides that “The plan shall, in accordance with the regulations, set out measures to prevent the dangerous goods from being stolen or otherwise unlawfully interfered with in the course of the importing, offering for transport, handling or transporting.”

seraient tenus de suivre une formation, et les transporteurs et les expéditeurs devraient veiller à ce que la formation soit donnée à tous les employés sur les sujets suivants :

- les risques pour la sûreté du transport des marchandises dangereuses;
- les mesures pour renforcer la sûreté ferroviaire;
- la façon de déterminer les menaces potentielles et les autres préoccupations de sûreté et d'y réagir.

Les employés affectés à des tâches liées aux marchandises dangereuses doivent suivre une formation au préalable, puis reprendre cette formation au moins tous les trois ans. Pour les autres employés, une formation de sensibilisation est requise au moins tous les trois ans. Cette proposition a pour but d'augmenter la capacité de l'industrie de prévenir et de déceler les problèmes de sûreté, puis d'intervenir et de résoudre ces problèmes efficacement.

2. Plan de sûreté et évaluation des risques (transporteurs et expéditeurs) : les transporteurs et les expéditeurs de « marchandises dangereuses critiques pour la sûreté » (c'est-à-dire des marchandises qui ont été déterminées comme posant un risque pour la sûreté, comme précisées à l'annexe 1 du projet de règlement) doivent :
 - mener une évaluation des risques pour la sûreté, afin de cerner et d'analyser les risques liés à la manutention ou au transport de ces marchandises et d'en établir l'ordre de priorité;
 - élaborer et mettre en œuvre un plan de sûreté qui prévoit les mesures énoncées dans les paragraphes 4(1) et 4(2) du règlement proposé (par exemple des mesures appropriées pour gérer les risques indiqués dans l'évaluation).

Le règlement proposé établit les éléments généraux que devrait comprendre le plan de sûreté de chaque compagnie, notamment les mesures qui visent la sûreté du personnel et le contrôle de l'accès non autorisé². Cela donnerait aux entités réglementées la souplesse nécessaire pour élaborer des plans qui tiennent compte de leur réalité et des risques qu'ils auront cernés. Les transporteurs et les expéditeurs doivent transmettre leur plan (y compris leur évaluation des risques) au ministre des Transports si ce dernier en fait la demande.

² Le règlement doit être lu conjointement avec l'article 7.3 de la LTMD. Selon le paragraphe 7.3(1) de la Loi, « il est interdit à toute personne désignée par règlement de se livrer à l'importation, à la présentation au transport, à la manutention ou au transport de marchandises dangereuses en quantité ou concentration — ou plage de quantités ou concentrations — précisée par règlement, avant que la personne n'ait suivi une formation en sécurité, ne dispose d'un plan de sûreté qui satisfait aux exigences du paragraphe (2) et n'ait mis en œuvre ce plan conformément aux règlements. » De plus, le paragraphe 7.3(2) prévoit que « conformément aux règlements, le plan expose les mesures à prendre relativement à la prévention du vol de marchandises dangereuses, ou de toute autre atteinte illicite à celles-ci, en cours d'importation, de présentation au transport, de manutention ou de transport. »

3. Security plan training (carriers and consignors): Personnel who have responsibilities under the security plan or duties that involve security-sensitive dangerous goods would be required to undergo training on the security plan. Refresher training would be required at least once every three years, and within 90 days if the security plan is revised in a way that significantly affects the person's security duties.
4. Rail security coordinator (carriers): Rail carriers would be required to designate a rail security coordinator, who would be responsible for coordinating security matters within their organization and serving as the primary contact for security-related activities and communications with Transport Canada, law enforcement and emergency response agencies.
5. Railway vehicle security inspections (carriers): Rail carriers would be required to conduct security inspections of railway vehicles containing dangerous goods for which a placard is required when accepted for transport and when placed in a train, to check for signs of tampering or suspicious items.
6. Reporting potential threats and other security concerns (carriers): Rail carriers would be required to report potential threats and security concerns to the Canadian Transport Emergency Centre (CANUTEC).
3. Formation sur le plan de sûreté (transporteurs et expéditeurs) : les employés qui ont des responsabilités relatives au plan de sûreté ou qui sont affectés à des tâches liées à des marchandises dangereuses critiques pour la sûreté doivent suivre une formation sur le plan de sûreté. Une formation de recyclage est requise au moins une fois tous les trois ans, et dans les 90 jours si le plan de sûreté est révisé et que les modifications apportées ont une incidence importante sur les tâches de l'employé liées à la sûreté.
4. Coordonnateur de la sûreté ferroviaire (transporteurs) : les transporteurs ferroviaires doivent désigner un coordonnateur de la sûreté ferroviaire, qui sera responsable de la coordination des questions de sûreté au sein de l'organisation et qui agira à titre de personne-ressource principale pour les activités et les communications relatives à la sûreté auprès de Transports Canada, des organismes d'application de la loi et d'intervention d'urgence.
5. Inspections de sûreté des véhicules ferroviaires (transporteurs) : les transporteurs ferroviaires doivent mener des inspections de sûreté dans les véhicules ferroviaires contenant des marchandises dangereuses pour lesquelles une plaque est exigée, lorsque celles-ci sont acceptées pour le transport et lorsque celles-ci sont placées dans le train, pour déceler tout indice d'altération ou d'introduction d'objets suspects.
6. Rapport des menaces potentielles et autres préoccupations de sûreté (transporteurs) : les transporteurs ferroviaires doivent signaler les menaces potentielles et autres préoccupations en matière de sûreté au Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC).

The table below summarizes the application of the proposed requirements.

Le tableau ci-dessous résume l'application des exigences proposées.

Table 1: Application of proposed requirements

Requirement	Who? ³	Section of Regulations	What goods?
1. Security awareness training	Rail carriers and rail consignors	Sections 3, 9	Any dangerous goods
2. Security plan (including risk assessment)	Rail carriers and rail consignors	Section 4	Security-sensitive dangerous goods (defined in Schedule 1)
3. Security plan training	Rail carriers and rail consignors	Sections 5-9	Security-sensitive dangerous goods (defined in Schedule 1)
4. Rail security coordinator	Rail carriers	Sections 11-12	Any dangerous goods
5. Railway vehicle security inspections	Rail carriers	Section 13	Dangerous goods for which a placard is required
6. Reporting potential threats and other security concerns	Rail carriers	Sections 15-16	Any dangerous goods

³ Consignors would be subject to the proposed Regulations after sections 33 and 34 come into force.

Tableau 1 : Application des exigences proposées

Exigence	Qui? ³	Article du règlement	Quelles marchandises?
1. Formation de sensibilisation à la sûreté	Transporteurs ferroviaires et expéditeurs ferroviaires	Articles 3, 9	Toute marchandise dangereuse
2. Plan de sûreté (y compris l'évaluation des risques)	Transporteurs ferroviaires et expéditeurs ferroviaires	Article 4	Marchandises dangereuses critiques pour la sûreté (précisées à l'annexe 1)
3. Formation sur le plan de sûreté	Transporteurs ferroviaires et expéditeurs ferroviaires	Articles 5-9	Marchandises dangereuses critiques pour la sûreté (précisées à l'annexe 1)
4. Coordonnateur de la sûreté ferroviaire	Transporteurs ferroviaires	Articles 11-12	Toute marchandise dangereuse
5. Inspections de sûreté des véhicules ferroviaires	Transporteurs ferroviaires	Article 13	Marchandises dangereuses pour lesquelles une plaque est exigée
6. Signalement des menaces potentielles et autres préoccupations de sûreté	Transporteurs ferroviaires	Articles 15-16	Toute marchandise dangereuse

Part 4 of the proposed Regulations provides exemptions from certain Parts or sections of the Regulations.

Regulatory and non-regulatory options considered

Transport Canada considered a number of options when developing a strategy to enhance the security of transporting dangerous goods, ranging from a regulatory approach for rail as well as road, to an exclusively voluntary approach focused on capacity-building activities with industry.

Options not chosen:

- Developing regulations for rail and road: Transport Canada initially considered developing security regulations for the transportation of dangerous goods by rail and road. However, this approach would have taken a significant amount of time and money to implement (given the size and complexity of the trucking industry, and the increased compliance costs for industry and oversight costs for the Government). Further, this approach would not have allowed for the timely implementation of a baseline security regime for the transportation of dangerous goods by rail, which is a priority given the recent high-profile incidents involving dangerous goods (specifically crude oil) transported by rail.
- Developing more stringent regulations for rail: Transport Canada also considered developing security regulations for the transportation of dangerous goods by rail that were more stringent, including requirements to compile commodity data, conduct route analysis and

La partie 4 du règlement proposé prévoit des exemptions à certaines parties ou articles du Règlement.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Transports Canada a considéré de nombreuses options lors de l'élaboration d'une stratégie visant à renforcer la sûreté du transport des marchandises dangereuses, allant d'une approche réglementaire pour le transport ferroviaire et routier à une approche exclusivement volontaire axée sur des activités de renforcement des capacités au sein de l'industrie.

Options non retenues :

- Élaborer un règlement visant le transport ferroviaire et routier : Transports Canada a d'abord envisagé d'élaborer un règlement sur la sûreté du transport ferroviaire et routier des marchandises dangereuses, mais la mise en œuvre de cette approche aurait nécessité énormément de temps et d'argent (compte tenu de la taille et de la complexité de l'industrie du camionnage, ainsi que des coûts de conformité accrus de cette dernière et des coûts de surveillance pour le gouvernement). De plus, cette approche n'aurait pas permis la mise en œuvre en temps opportun d'un régime de sûreté de base en matière de transport ferroviaire des marchandises dangereuses, qui constitue une priorité depuis les incidents récents et très médiatisés mettant en cause des marchandises dangereuses (surtout le pétrole brut) transportées par voie ferroviaire.
- Élaborer un règlement plus strict visant le transport ferroviaire : Transports Canada a aussi envisagé d'élaborer un règlement plus strict visant la sûreté du

³ Les expéditeurs seraient assujettis au règlement proposé après l'entrée en vigueur des articles 33 et 34.

selection, and provide location and shipping information to Transport Canada (i.e. regulations that are fully aligned with the U.S. hazardous materials security regulations). However, preliminary consultations and analysis indicated that this approach might impose a burden that is disproportionate to the security risks associated with transporting dangerous goods by rail in Canada. Significant additional analysis would have to be undertaken to understand the full impact on industry (e.g. scientific analysis of the list of goods that would be subject to the enhanced requirements, and the evaluation and identification of geographical areas that would be subject to location and shipping information requirements [i.e. the identification of High Threat Urban Areas]). This approach would not have allowed for the timely implementation of a baseline security regime for the transportation of dangerous goods by rail. Furthermore, not all of the U.S. requirements would be practical or cost-effective to implement in Canada, given the different geographical landscape and limited routing options.

- **Pursuing a voluntary agreement for rail:** Transport Canada also considered amending the existing Memorandum of Understanding on Railway Security between Transport Canada and the Railway Association of Canada to focus on the security of the transportation of dangerous goods. However, it would have been impractical to pursue agreements with rail consignors given the size of the industry, and pursuing agreements exclusively with rail carriers would not have the desired impact of increasing the security of the rail supply chain. In addition, this approach would not be legally enforceable.
- **Conducting capacity-building activities with stakeholders:** Finally, Transport Canada considered taking an exclusively voluntary approach to enhance the security of the transportation of dangerous goods by rail, by undertaking more capacity-building activities with industry (e.g. holding workshops and developing guidance materials). However, this approach is not commensurate with the risks associated with transporting dangerous goods by rail, and is inconsistent with the approach taken in the United States and internationally.

Based on an analysis of the options, an assessment of international standards and requirements and the level of risk within the sector, Transport Canada considers

transport ferroviaire des marchandises dangereuses, notamment en introduisant des exigences visant la compilation des données sur les marchandises, l'analyse et la sélection des itinéraires, ainsi que la communication des renseignements sur le lieu et l'expédition à Transports Canada (c'est-à-dire un règlement complètement harmonisé à la réglementation sur la sûreté des matières dangereuses en vigueur aux États-Unis). Cependant, les consultations et les analyses préliminaires ont révélé que cette approche pourrait imposer un fardeau trop lourd par rapport aux risques liés à la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses au Canada. De plus, bon nombre d'analyses additionnelles devraient être menées pour comprendre l'ampleur des conséquences sur l'industrie (par exemple l'analyse scientifique de la liste des marchandises conformément aux exigences renforcées; l'évaluation et la détermination des zones géographiques conformément aux exigences liées à la communication des renseignements sur le lieu et l'expédition, c'est-à-dire la détermination des zones urbaines à haut risque). Cette approche n'aurait pas permis la mise en œuvre en temps opportun d'un régime de sûreté de base en matière de transport ferroviaire des marchandises dangereuses. De plus, les exigences américaines n'auraient pas toutes été applicables ou rentables au Canada, compte tenu des différences géographiques et des options limitées en matière d'itinéraires.

- **Obtention d'une entente volontaire pour le transport ferroviaire :** Transports Canada a aussi envisagé de modifier le Protocole d'entente sur la sûreté ferroviaire entre l'Association des chemins de fer du Canada et Transports Canada pour mettre l'accent sur la sûreté du transport des marchandises dangereuses. Il aurait toutefois été irréaliste de tenter de conclure des ententes avec les expéditeurs ferroviaires en raison de la taille de l'industrie, et l'obtention d'ententes exclusivement avec les transporteurs ferroviaires n'aurait pas l'effet voulu d'améliorer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire. De plus, cette approche n'aurait pas de force exécutoire.
- **Tenue d'activités de renforcement de la capacité avec les intervenants :** Finalement, Transports Canada a envisagé d'adopter une approche exclusivement volontaire pour améliorer la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses en menant plus d'activités de renforcement de la capacité avec l'industrie (comme la tenue d'ateliers et l'élaboration de documents d'orientation). Par contre, cette approche n'est pas adaptée aux risques associés au transport ferroviaire de marchandises dangereuses et ne cadre pas avec l'approche adoptée aux États-Unis et à l'échelle internationale.

Selon une analyse des options, une évaluation des normes et des exigences internationales et le niveau de risque dans le secteur, Transports Canada estime que la

management-based regulations for rail carriers and consignors to be the most appropriate and effective option at this time. The approach being proposed is partially aligned with the U.S. HAZMAT security regime for rail (i.e. it is consistent with the basic U.S. security requirements, but not with the more stringent requirements), and is generally aligned with U.N. recommendations. It would facilitate the timelier implementation of a baseline security regime for the transportation of dangerous goods by rail, and takes into consideration the potentially significant costs to industry and Government that would result from regulating both the rail and trucking sectors. The proposed Regulations are risk-based, and give industry the flexibility to adopt security practices and measures that are tailored to their operations and proportionate to their risks.

Benefits and costs

A cost-benefit analysis has been conducted to assess the impact of the regulatory proposal on stakeholders. The cost-benefit analysis identifies, quantifies and monetizes, where possible, the incremental costs and benefits of security regulations for the transportation of dangerous goods by rail in Canada.

Time frame: A 10-year time period (2016–2025) was used to evaluate the economic impact of these proposed Regulations. A 7% discount rate was used to derive the present value of the option under consideration.

Stakeholders: The stakeholders that would be directly impacted by the proposed Regulations are rail carriers and consignors that import, handle, offer for transport, or transport dangerous goods by rail, and their employees.

Baseline scenario: Many of the proposed requirements are already being implemented by the rail industry. Companies that transport dangerous goods into the United States, those that are members of voluntary trusted trader programs like Canada's Partners in Protection and the U.S. Customs-Trade Partnership Against Terrorism, and those that are signatories to the rail security Memorandum of Understanding with Transport Canada already have many of the proposed security practices in place. The impact of the proposal on those companies is expected to be minimal. However, due to data limitations (i.e. the difficulty of identifying the impacted companies), and to ensure a conservative estimate (i.e. so as not to underestimate the costs), the cost estimate is based on the assumption that there is currently no compliance with the proposed regulatory requirements.

réglementation fondée sur une approche axée sur la gestion pour les transporteurs et les expéditeurs ferroviaires est l'option la plus appropriée et la plus efficace pour le moment. L'approche proposée est en partie harmonisée aux exigences de sûreté du régime HAZMAT des États-Unis pour le transport ferroviaire (c'est-à-dire qu'elle est conforme aux exigences de sûreté de base des États-Unis, mais pas aux exigences plus rigoureuses) et est en général harmonisée avec les recommandations des Nations Unies. Elle faciliterait aussi la mise en œuvre rapide d'un régime de sûreté de base pour le transport ferroviaire de marchandises dangereuses, et elle tient compte des coûts potentiellement élevés pour l'industrie et le gouvernement qui découleraient de la réglementation des secteurs du transport ferroviaire et routier. De plus, la réglementation proposée est fondée sur les risques, et elle permet à l'industrie d'adopter des pratiques et des mesures de sûreté adaptées à leurs activités et proportionnelles à leurs risques.

Avantages et coûts

Une analyse coûts-avantages a été réalisée pour évaluer l'impact de la proposition de réglementation sur les intervenants. Dans la mesure du possible, elle détermine, quantifie et monétise les coûts et les avantages supplémentaires associés à la réglementation de la sûreté pour le transport ferroviaire de marchandises dangereuses au Canada.

Calendrier: Une période de 10 ans (2016-2025) a été utilisée pour évaluer l'impact économique de la réglementation proposée. Un taux d'actualisation de 7 % a été utilisé pour calculer la valeur actuelle de l'option considérée.

Intervenants : Les intervenants qui seraient directement touchés par la réglementation proposée sont les transporteurs et les expéditeurs ferroviaires qui effectuent l'importation, la manutention, la présentation au transport ou le transport ferroviaire de marchandises dangereuses, ainsi que leurs employés.

Scénario de base : L'industrie ferroviaire applique déjà une bonne partie des exigences proposées. Les entreprises qui transportent des marchandises dangereuses aux États-Unis, celles qui sont membres de programmes volontaires pour les négociants dignes de confiance, comme le programme canadien Partenaires en protection et le programme Customs-Trade Partnership Against Terrorism (partenariat douane-commerce contre le terrorisme) des États-Unis, et celles qui ont signé le Protocole d'entente sur la sûreté ferroviaire de Transports Canada ont déjà mis en place une bonne partie des pratiques de sûreté proposées. L'impact de la proposition sur ces entreprises devrait être minime. Toutefois, en raison du manque de données (c'est-à-dire la difficulté de déterminer les entreprises touchées) et afin d'assurer une estimation conservatrice (c'est-à-dire sans sous-estimer les coûts), l'estimation des coûts suppose qu'il n'y a

actuellement aucune conformité avec les exigences de la réglementation proposée.

Key data and assumptions:

1. Carriers: According to the registration information under Transport Canada's Protective Direction 32, there were a total of 39 railways that transported dangerous goods in Canada in 2013. Two of them, Canadian National Railway Company (CN) and Canadian Pacific Railway (CPR), are Class 1 railways, and the remaining 37 are short line operators. It is estimated that Class 1 railways currently employ 28 426 people. Data from the Railway Association of Canada suggests that there are, on average, approximately 40 employees per short line freight railway in Canada, for an estimated total of 1 480 employees for the 37 short line operators. Using these figures, it is estimated that there are 29 906 persons employed by the 39 railways that transport dangerous goods in Canada. It is assumed that 30% of these employees, or 8 972 individuals, handle dangerous goods.
2. Consignors: Given the limited data availability, it is assumed that the total number of consignors that offer dangerous goods for transportation in Canada is about 10% of the number of consignors that are registered under the Hazardous Materials Registration Program with the Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration of the U.S. Department of Transportation. In 2014, 14 790 U.S. consignors were registered under this program. Applying the assumption of 10%, it is estimated that 1 479 consignors handle or offer dangerous goods for transportation in Canada. A breakdown of the consignors by firm size is based on the distribution of small, medium and large businesses in Canada. The average number of employees per firm in Canada is 7 for small businesses, 124 for medium-sized businesses, and 715 for large businesses. It is assumed that 10% of employees in medium and large companies handle dangerous goods, and 25% of employees in small companies handle dangerous goods. It follows that an estimated 3 177 consignor employees handle dangerous goods in Canada.

Detailed estimates of carriers, consignors, and their employees are set out in Table 2.

Données clés et hypothèses :

1. Transporteurs : Selon les renseignements d'inscription de l'ordre 32 de Transports Canada, un total de 39 transporteurs ferroviaires transportaient des marchandises dangereuses au Canada en 2013. Deux d'entre eux, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CFCP) et le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP), sont des chemins de fer de catégorie 1 et les 37 autres sont des exploitants de chemins de fer d'intérêt local. On estime que les chemins de fer de catégorie 1 emploient actuellement 28 426 personnes. Selon les données de l'Association des chemins de fer du Canada, les chemins de fer d'intérêt local (marchandises) au Canada emploient chacun en moyenne 40 personnes environ, pour un total estimé de 1 480 employés pour ces 37 exploitants. À partir de ces données, on estime que 29 906 personnes sont à l'emploi des 39 chemins de fer qui transportent des marchandises dangereuses au Canada. On suppose aussi que 30 % de ces employés, soit 8 972 personnes, manutentionnent des marchandises dangereuses.
2. Expéditeurs : Compte tenu du peu de données disponibles, on estime que le nombre total d'expéditeurs qui présentent des marchandises dangereuses destinées au transport au Canada est environ 10 % du nombre d'expéditeurs inscrits conformément au Hazardous Materials Registration Program de la Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration du Department of Transportation des États-Unis. En 2014, 14 790 expéditeurs des États-Unis étaient inscrits à ce programme. Si on applique l'hypothèse des 10 %, on estime que 1 479 expéditeurs manutentionnent ou présentent des marchandises dangereuses destinées au transport au Canada. La répartition des expéditeurs par taille d'entreprise repose sur la distribution des petites, moyennes et grandes entreprises au Canada. Le nombre moyen d'employés par entreprise au Canada se chiffre à 7 pour les petites entreprises, à 124 pour les moyennes entreprises et à 715 pour les grandes entreprises. On estime également que 10 % des employés des moyennes et des grandes entreprises manutentionnent des marchandises dangereuses. Ce pourcentage est de 25 % pour les petites entreprises. Il s'ensuit qu'environ 3 177 employés d'exploitants manutentionnent des marchandises dangereuses au Canada.

Le tableau 2 contient une estimation détaillée des transporteurs, des expéditeurs et de leurs employés.

Table 2: Estimated number of carriers, consignors and employees

	Carriers	Consignors	Total
Number of carriers and consignors handling/ transporting dangerous goods	39	1 479	1 518
Non-small business	2	33	35
Small business	37	1 446	1 483
Total number of employees	29 906	16 578	46 484
Employees in non-small business	28 426	6 456	34 882
Employees in small business	1 480	10 122	11 602
Number of employees handling dangerous goods	8 972	3 177	12 149
Employees in non-small business	8 528	646	9 174
Employees in small business	444	2 531	2 975

3. Time to meet requirements: The estimated amount of time required by stakeholders to meet each requirement is based on Transport Canada's previous experience working with the industry and is shown in the following table.

Table 3: Estimated time (hours per year) to meet the proposed requirements

Requirement	Non-small Business	Small Business
Developing a security plan	50	25
Reviewing and updating a security plan	15	7.5
Awareness training	1	1
Developing security plan training materials	15	15
Security plan training	1.5	1.5
Rail security coordinator	72	36
Reporting significant security concerns	20	5

Tableau 2 : Nombre estimatif de transporteurs, d'expéditeurs et d'employés

	Transporteurs	Expéditeurs	Total
Nombre de transporteurs et d'expéditeurs qui manutentionnent ou transportent des marchandises dangereuses	39	1 479	1 518
Autres que petites entreprises	2	33	35
Petites entreprises	37	1 446	1 483
Nombre total d'employés	29 906	16 578	46 484
Employés, autres que petites entreprises	28 426	6 456	34 882
Employés, petites entreprises	1 480	10 122	11 602
Nombre d'employés qui manutentionnent des marchandises dangereuses	8 972	3 177	12 149
Employés, autres que petites entreprises	8 528	646	9 174
Employés, petites entreprises	444	2 531	2 975

3. Temps pour satisfaire aux exigences : Le temps estimé nécessaire pour que les intervenants satisfassent à chaque exigence est évalué en fonction de la collaboration antérieure de Transports Canada avec l'industrie et est indiqué dans le tableau ci-dessous.

Tableau 3 : Temps estimé (heures par an) pour satisfaire aux exigences proposées

Exigence	Autres que petites entreprises	Petites entreprises
Élaboration d'un plan de sûreté	50	25
Examen et mise à jour d'un plan de sûreté	15	7,5
Formation de sensibilisation	1	1
Conception du matériel de formation sur le plan de sûreté	15	15
Formation sur le plan de sûreté	1,5	1,5
Coordonnateur de la sûreté ferroviaire	72	36
Signalement des risques importants en matière de sûreté	20	5

Costs

The following costs have been included in the analysis: costs of developing, reviewing and updating security plans, costs associated with awareness training and security plan training, costs associated with additional requirements for rail carriers, and Government costs.

Costs of developing, reviewing and updating security plans

As shown in Table 2, it is estimated that 1 518 companies (39 carriers and 1 479 consignors) would be required to develop a security plan under the proposed Regulations. Of the 1 518 companies, an estimated 1 483 are small businesses and 35 are medium and large businesses. It is assumed that, on average, each small business would take 25 hours and each non-small business (medium and large firms) would take 50 hours to develop a security plan that meets the proposed requirements. These are one-time costs that would be incurred in the first year when the Regulations come into force.

Carriers and consignors would be required to review and update their security plans once a year starting in year 2. It is assumed that this would take 7.5 hours for small businesses and 15 hours for medium and large businesses (annually, from year 2 to year 10).

Implementation costs would vary significantly among carriers and consignors, depending on the nature of the materials they transport, the size and the complexity of their operations, as well as the security measures they already have in place. The annual compliance cost per company could range from almost nothing (for carriers and consignors that already have the proposed security measures in place) to thousands of dollars. As each security plan is unique, it is difficult to estimate the associated implementation costs without knowing the specific circumstances of each entity. It is expected that each company would make reasonable and cost-effective decisions to improve security.

Given the above estimates and an hourly wage rate of \$37.70 (the average wage rate of contractors and supervisors in trades and transportation), the present value of the total estimated costs associated with developing and reviewing security plans over 10 years is \$4,041,692 (\$106,703 for carriers and \$3,934,989 for consignors), which corresponds to an annualized value of \$575,446.

Coûts

Les coûts suivants ont été inclus dans l'analyse : les coûts de l'élaboration, de l'examen et de la mise à jour des plans de sûreté, les coûts associés à la formation de sensibilisation à la sûreté et à la formation sur le plan de sûreté, les coûts associés aux exigences additionnelles pour les transporteurs ferroviaires, et les coûts assumés par le gouvernement.

Coûts de l'élaboration, de l'examen et de la mise à jour des plans de sûreté

Comme l'illustre le tableau 2, on estime que 1 518 compagnies (39 transporteurs et 1 479 expéditeurs) seraient tenues d'élaborer un plan de sûreté en vertu du règlement proposé. De ces 1 518 compagnies, on estime à 1 483 le nombre de petites entreprises et à 35 le nombre de grandes et de moyennes entreprises. On présume qu'il faudrait en moyenne 25 heures à chaque petite entreprise et 50 heures à chaque entreprise autre que les petites entreprises (grandes et moyennes entreprises) pour concevoir un plan de sûreté conforme aux exigences. Il s'agirait de coûts non récurrents qui seraient engagés au cours de la première année suivant l'entrée en vigueur du Règlement.

Les transporteurs et les expéditeurs seraient tenus d'examiner et de mettre à jour leur plan de sûreté une fois par année à compter de l'an 2. On estime que le nombre d'heures requises pour accomplir cette tâche serait de 7,5 heures pour les petites entreprises et de 15 heures pour les grandes et moyennes entreprises (annuellement, de l'an 2 à l'an 10).

Les coûts de mise en œuvre varieraient considérablement entre les transporteurs et les expéditeurs, en fonction de la nature des marchandises transportées, de la taille et de la complexité de leurs activités, ainsi que des mesures de sûreté qu'elles ont déjà instaurées. Les coûts annuels de la conformité par entreprise ne varieraient de presque rien (pour les transporteurs et les expéditeurs qui ont déjà instauré les mesures de sûreté proposées) à des milliers de dollars. Étant donné que chaque plan de sûreté est unique, il est difficile d'estimer les coûts de mise en œuvre connexes sans connaître les circonstances précises de chaque entité. On s'attend à ce que chaque entreprise prenne des décisions raisonnables et rentables pour améliorer la sûreté.

Compte tenu des estimations ci-dessus et d'un taux de salaire horaire de 37,70 \$ (le taux de salaire moyen des entrepreneurs et superviseurs dans les métiers et les transports), la valeur actualisée des coûts totaux estimés qui sont associés à l'élaboration et à l'examen des plans de sûreté sur 10 ans est évaluée à 4 041 692 \$ (106 703 \$ pour les transporteurs et 3 934 989 \$ pour les expéditeurs), ce qui correspond à une valeur annualisée de 575 446 \$.

Costs associated with security awareness training

It is expected that security awareness training would be added to each carrier's or consignor's existing safety training program. It is also expected that training delivery costs would be minimal, as the proposed Regulations do not prescribe the method of delivering training. Rather, carriers and consignors would be able to determine the most efficient and effective method of training for their organization (e.g. self-instruction, online program, or classroom sessions). The costs of developing the awareness training program are expected to be minimal, given that Transport Canada plans to provide guidance materials, and there are a variety of existing training programs that can be leveraged (e.g. documents and programs from the United States and from industry associations).

It is estimated that awareness training would take one hour on average per employee, and 46 484 employees would be required to receive the training. Following initial training, carriers and consignors would be required to retrain their employees once every three years. Therefore, the associated costs would be carried in year 1 (initial training) and every three years thereafter (years 4, 7 and 10). Carriers and consignors would be required to keep a record of the names of the employees who have taken the training to demonstrate compliance: it is estimated that this would take one minute per employee in year 1, after which it is assumed that companies would integrate their security awareness training program into their safety training program.

Given an hourly wage rate of \$27.35 (the average wage rate of transport and equipment operators), the present value of the total costs of awareness training over the 10-year period is estimated at \$3,615,874 (\$2,326,314 for railway carriers and \$1,289,561 for consignors), corresponding to an annualized value of \$514,819.

Costs associated with security plan training

Employers would also be required to ensure training is provided on the security plan and its implementation. It is estimated that it would take each company approximately 15 hours to develop their security plan training program (in year 1), given that training modules and guidance are readily available and Transport Canada intends to develop guidance materials. It is expected that stakeholders would use the least costly option to deliver their training (e.g. using their own facilities and equipment), so there should be no or minimal program delivery costs.

Coûts associés à la formation de sensibilisation à la sûreté

On s'attend à ce que la formation de sensibilisation à la sûreté soit ajoutée au programme de formation sur la sécurité existant de chaque transporteur ou expéditeur. De plus, on s'attend à ce que les coûts de prestation de la formation soient minimes étant donné que le règlement proposé ne prescrit pas la méthode de prestation de la formation. Les transporteurs et les expéditeurs seraient donc en mesure de choisir la méthode la plus efficace et efficace de prestation de la formation au sein de leur organisation (par exemple l'autoformation, un programme en ligne ou des séances en salle de classe). On estime également que les coûts de l'élaboration du programme de formation de sensibilisation à la sûreté seraient minimes étant donné que Transports Canada projette de fournir du matériel d'orientation, et qu'il y a déjà toute une gamme de documents de programme de formation existants qui peuvent être mis à contribution (par exemple des documents et programmes des États-Unis ou d'associations de l'industrie).

On évalue que la formation de sensibilisation durerait en moyenne une heure par employé, et que 46 484 employés seraient tenus de la suivre. Après la formation initiale, les transporteurs et les expéditeurs seraient tenus de reformer leurs employés tous les trois ans. Par conséquent, les coûts connexes seraient engagés au cours de l'an 1 (formation initiale) et tous les trois ans par la suite (ans 4, 7 et 10). Les transporteurs et les expéditeurs auraient l'obligation de tenir un registre des noms des employés qui ont suivi la formation afin de démontrer leur conformité : il est estimé que cela prendrait une minute par employé au cours de l'an 1, après quoi on considère que les entreprises auraient intégré leur programme de formation de sensibilisation à la sûreté à leur programme de formation sur la sécurité.

Si l'on utilise un taux de salaire horaire de 27,35 \$ (le taux de salaire moyen d'un employé du secteur des transports et de la machinerie), la valeur actualisée des coûts totaux de la formation de sensibilisation sur 10 ans est évaluée à 3 615 874 \$ (2 326 314 \$ pour les transporteurs ferroviaires et 1 289 561 \$ pour les expéditeurs), ce qui correspond à une valeur annualisée de 514 819 \$.

Coûts associés à la formation sur le plan de sûreté

Les employeurs seraient également tenus de fournir une formation sur le plan de sûreté et sa mise en œuvre. On estime qu'il faudrait à chaque entreprise environ 15 heures pour élaborer son programme de formation sur le plan de sûreté (an 1), étant donné que des modules de formation et de l'orientation sont offerts et que Transports Canada a l'intention d'élaborer du matériel d'orientation. On s'attend à ce que les intervenants utilisent l'option la moins coûteuse pour offrir leur formation (par exemple utiliser leurs propres installations et matériel) afin de réduire au

It is assumed that 50% of the 12 149 employees (Table 2) who handle dangerous goods would be required to take approximately 1.5 hours of security plan training in year 1 (initial training) and every three years thereafter (years 4, 7 and 10).

Given the above estimates and an hourly wage rate of \$37.70 for developing the security plan (the average rate of contractors and supervisors in trades and transportation) and \$27.35 for receiving training (the average rate of transport and equipment operators), the present value of the total costs associated with security plan training (developing the training program and receiving training) is \$1,507,105 over the 10-year period, resulting in an annualized value of \$214,578.

Costs associated with additional requirements for rail carriers (reporting, rail security coordinator and security inspections)

Under the proposed Regulations, railway companies would be required to have a rail security coordinator who coordinates security practices and procedures within their organization and acts as the principal contact with appropriate law enforcement and emergency response agencies, as well as the Minister of Transport. It is estimated that a large carrier's rail security coordinator would require 72 hours per year and a small carrier's rail security coordinator would require 36 hours per year to fulfill their duties. It is assumed that each carrier would need an average of 10 minutes to prepare and to submit the name of the coordinator and other relevant information to Transport Canada. Whenever the coordinator is replaced, the updated information would have to be submitted to Transport Canada; it is assumed that this would occur once every three years.

Railway companies would also be required to report potential threats and security concerns to Transport Canada. It is expected that, on average, there would be 20 reports per large business annually and 5 reports per small business annually, and that it would take carriers approximately one hour to prepare and submit each report.

The Regulations would also require carriers to conduct visual security inspections of railway vehicles containing dangerous goods for which a placard is required. It is expected that there would be no or very minimal incremental costs for conducting security inspections, since most carriers already conduct pre-trip visual inspections for safety purposes under the *Railway Safety Act*.

minimum ou d'éviter les coûts de prestation de programme.

On estime que 50 % des 12 149 employés (tableau 2) qui manutentionnent des marchandises dangereuses seraient tenus de suivre une formation de 1,5 heure sur les plans de sûreté au cours de l'an 1 (formation initiale) et tous les trois ans par la suite (ans 4, 7 et 10).

Selon les estimations ci-dessus et un taux de salaire horaire de 37,70 \$ pour l'élaboration du plan de sûreté (le taux de salaire moyen des entrepreneurs et superviseurs dans les métiers et les transports) et de 27,35 \$ pour la réception de la formation (le taux de salaire moyen du personnel des transports et de la machinerie), la valeur actualisée des coûts totaux associés à la formation sur les plans de sûreté (élaboration du programme de formation et réception de la formation) est évaluée à 1 507 105 \$ sur 10 ans, ce qui correspond à une valeur annualisée de 214 578 \$.

Coûts associés aux exigences additionnelles pour les transporteurs ferroviaires (rapports, coordonnateur de la sûreté ferroviaire et inspections de sûreté)

Aux termes du règlement proposé, les compagnies de chemin de fer seraient tenues de désigner un coordonnateur de la sûreté ferroviaire chargé d'assurer la coordination des pratiques et des procédures au sein de l'organisation et de servir de personne-ressource principale auprès des organismes d'application de la loi et d'intervention d'urgence appropriés, ainsi que du ministre des Transports. Il est estimé que les fonctions du coordonnateur de la sûreté ferroviaire d'un grand transporteur exigeraient 72 heures par année et que les fonctions du coordonnateur de la sûreté ferroviaire d'un petit transporteur exigeraient 36 heures par année. On évalue que chaque transporteur aurait besoin en moyenne de 10 minutes pour préparer et soumettre le nom d'un coordonnateur et le reste des renseignements pertinents à Transports Canada. En cas de substitution du coordonnateur, les renseignements mis à jour devraient être soumis à Transports Canada; on évalue que cela pourrait avoir lieu une fois tous les trois ans.

Les compagnies de chemin de fer devraient également signaler les menaces potentielles et les préoccupations en matière de sûreté à Transports Canada. On s'attend à ce qu'il y ait annuellement une moyenne de 20 rapports par grande entreprise et de 5 rapports par petite entreprise et qu'il faudrait à chaque transporteur environ une heure pour préparer et présenter chaque rapport.

Le Règlement exigerait également que les transporteurs effectuent des inspections visuelles de la sûreté des véhicules ferroviaires qui contiennent des marchandises dangereuses pour lesquelles une plaque est exigée. On s'attend à ce qu'il n'y ait aucun coût supplémentaire ou à ce qu'il y ait des coûts supplémentaires minimes pour la conduite de telles inspections, puisque la plupart des

Based on the above-mentioned estimates and an hourly wage rate of \$37.70 (the average wage rate of contractors and supervisors in trades and transportation), the present value of the costs associated with reporting duties is estimated at \$59,578 over 10 years, which corresponds to an annualized value of \$8,483. The present value of the costs associated with the rail security coordinator is estimated at \$390,829 over 10 years, which corresponds to an annualized value of \$55,645.

Government costs

The Government's costs would be driven by the need to dedicate an additional 8.5 full-time employees in years 1 to 10, to ensure that the proposed Regulations would be supported by an effective and risk-based oversight regime. Costs include salaries, accommodation costs, travelling costs and training costs. Transport Canada expects that the proposed Regulations would impose an additional \$8.36 million (present value) on the Department over a 10-year period, which corresponds to an annualized value of \$1.19 million.

Total costs

In summary, the present value of the total costs of the proposed Regulations over a 10-year period is \$17.98 million, including \$3.43 million to railway companies, \$6.19 million to consignors, and \$8.36 million to Transport Canada, which corresponds to an annualized value of \$2.56 million.

Benefits

The proposed Regulations are expected to have a positive impact on public security. They are expected to promote a more aware, alert, prepared and proactive regulated community that would be better able to detect, prevent, respond to and recover from terrorist incidents. The proposed Regulations are intended to improve industry's resilience, minimizing the consequences should an incident occur (minimizing loss of life, property damage, environmental damage and reduced international trade flows).

The proposed Regulations would better align Canada's transportation of dangerous goods rail security regime with international standards and practices. They would also enhance alignment of Canada's dangerous goods security requirements with U.S. hazardous materials requirements, to facilitate the cross-border movement of dangerous goods between the two countries.

transporteurs mènent déjà des inspections visuelles avant voyage à des fins de sécurité en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

Compte tenu des estimations ci-dessus et d'un taux de salaire horaire de 37,70 \$ (le taux de salaire moyen des entrepreneurs et superviseurs dans les métiers et les transports), la valeur actualisée des coûts associés aux rapports est évaluée à 59 578 \$ sur 10 ans, ce qui correspond à une valeur annualisée de 8 483 \$. La valeur actualisée des coûts associés au coordonnateur de la sûreté ferroviaire est évaluée à 390 829 \$ sur 10 ans, ce qui correspond à une valeur annualisée de 55 645 \$.

Coûts assumés par le gouvernement

Les coûts assumés par le gouvernement seraient dictés par le besoin de consacrer 8,5 employés à temps plein additionnels (ans 1 à 10) pour veiller à ce que le règlement proposé s'accompagne d'un régime de surveillance efficace et axé sur les risques. Les coûts tiennent compte des salaires, des frais d'hébergement, des frais de déplacement et des frais de formation. Transports Canada s'attend à ce que le règlement proposé impose des coûts supplémentaires de 8,36 millions de dollars (valeur actualisée) au Ministère sur 10 ans, soit une valeur annualisée de 1,19 million de dollars.

Coûts totaux

En résumé, la valeur actualisée des coûts totaux du règlement proposé sur 10 ans est de 17,98 millions de dollars, notamment 3,43 millions de dollars pour les compagnies de chemin de fer, 6,19 millions de dollars pour les expéditeurs et 8,36 millions de dollars pour Transports Canada, ce qui correspond à une valeur annualisée de 2,56 millions de dollars.

Avantages

Le règlement proposé devrait avoir une incidence positive sur la sûreté publique. Il devrait favoriser une collectivité réglementée plus sensibilisée, alerte, préparée, proactive et mieux en mesure de détecter et de prévenir des incidents de terrorisme, ainsi que d'intervenir et de se rétablir en cas de tels incidents. Le règlement proposé viserait à améliorer la résilience de l'industrie afin de réduire les conséquences d'un incident (notamment réduire au minimum les pertes de vie, les dommages à la propriété ou à l'environnement et la perturbation des échanges commerciaux internationaux).

Le règlement proposé permettrait d'harmoniser le régime de sûreté du transport des marchandises dangereuses par rail du Canada avec les normes et pratiques internationales. Il accroîtrait également l'harmonisation des exigences de sûreté relatives aux matières dangereuses canadiennes avec celles des États-Unis afin de faciliter le transport transfrontalier des marchandises dangereuses entre les deux pays.

As with the analysis of other security regulations, it is very difficult to quantify the associated benefits of the Regulations, given that both the probability and the impact (baseline and regulated option) are subjective and uncertain.

Table 4 provides the cost-benefit statement of the regulatory proposal.

À l'instar de l'analyse d'autres règlements relatifs à la sûreté, il est très difficile de quantifier les avantages associés au Règlement étant donné que la probabilité et l'incidence (scénario de base et réglementation) sont subjectives et incertaines.

Le tableau 4 présente l'énoncé des coûts et avantages de la proposition réglementaire.

Table 4: Cost-benefit statement^a

		Base Year 2016	Year 2020	Final Year 2025	Total (Present Value)	Annualized Value
A. Quantified impacts						
Costs	Carriers	\$1,140,665	\$75,720	\$1,077,929	\$3,425,281	\$487,683
	Consignors	\$2,787,549	\$427,518	\$946,076	\$6,190,490	\$881,387
	Industry total	\$3,928,214	\$503,238	\$2,024,005	\$9,615,771	\$1,369,069
	Government	\$1,053,841	\$1,207,702	\$1,207,702	\$8,362,177	\$1,190,586
Total costs		\$4,982,056	\$1,710,941	\$3,231,707	\$17,977,948	\$2,559,655
Total benefits		n/a				
B. Qualitative impacts						
<i>Costs</i>		<ul style="list-style-type: none"> • Security plan implementation 				
<i>Benefits</i>		<ul style="list-style-type: none"> • Improved security • Improved public security • Meeting public expectations • Improved harmonization with the United States 				

Tableau 4 : Énoncé des coûts et avantages^a

		Année de base 2016	Année 2020	Année finale 2025	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
A. Impacts quantifiés						
Coûts	Transporteurs	1 140 665 \$	75 720 \$	1 077 929 \$	3 425 281 \$	487 683 \$
	Expéditeurs	2 787 549 \$	427 518 \$	946 076 \$	6 190 490 \$	881 387 \$
	Total – Industrie	3 928 214 \$	503 238 \$	2 024 005 \$	9 615 771 \$	\$1 369 069
	Gouvernement	1 053 841 \$	1 207 702 \$	1 207 702 \$	8 362 177 \$	\$1 190 586
Total des coûts		4 982 056 \$	1 710 941 \$	3 231 707 \$	\$17 977 948	\$2 559 655
Avantages totaux		S. O.				
B. Impacts qualitatifs						
<i>Coûts</i>		<ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre du plan de sûreté 				
<i>Avantages</i>		<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la sûreté • Amélioration de la sûreté publique • Satisfaction des attentes du public • Amélioration de l'harmonisation avec les États-Unis 				

^a Based on a 10-year time period (2016–2025) and a 7% discount rate.

^a Fondé sur une période de 10 ans (2016-2025) et un taux d'actualisation de 7 %.

“One-for-One” Rule

Transport Canada has considered the potential impact of the proposed *Transportation of Dangerous Goods by Rail Security Regulations* on the administrative burden for businesses, and has determined that the “One-for-One” Rule would apply. Specifically, two requirements would impose an additional administrative burden on carriers and consignors: the requirement for carriers and consignors to keep a record of the names of the employees who receive awareness training, and the requirement for carriers to provide the contact information of the rail security coordinator to Transport Canada.

Other requirements would either serve a function beyond administration (e.g. preparing security plans), or only be required in the event of a security incident and not as part of regular business practices (e.g. reporting potential threats and security concerns).

It is assumed that companies would require 1 minute per employee to keep a record of awareness training in year 1, after which it is assumed that companies would integrate their security awareness training program into their safety training program, and each company would need an average of 10 minutes to prepare and submit the name of the rail security coordinator and other relevant information to Transport Canada.

The present value of the administrative burden costs over 10 years is estimated at \$20,496, which corresponds to an annualized value of \$2,226 (IN). Table 5 below provides detailed information on the administrative burden costs by type and size of affected companies.

Règle du « un pour un »

Transports Canada a considéré les incidences potentielles du *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses* proposé sur le fardeau administratif de l'industrie et a déterminé que la règle du « un pour un » s'appliquerait dans ce cas. Plus précisément, deux exigences causeraient un fardeau administratif additionnel aux transporteurs et aux expéditeurs : l'obligation pour les transporteurs et les expéditeurs de tenir un registre des noms des employés qui reçoivent la formation de sensibilisation et l'obligation pour les transporteurs de fournir à Transports Canada les coordonnées du coordonnateur de la sûreté ferroviaire désigné.

Les autres exigences auraient soit une fonction s'étendant au-delà de l'administration (par exemple préparer des plans de sûreté) ou ne seraient requises qu'en cas d'incident de sûreté et non dans le cadre des pratiques opérationnelles habituelles (par exemple déclarer les menaces potentielles et les préoccupations en matière de sûreté).

On estime qu'il faudrait aux entreprises une minute par employé pour tenir le registre de la formation de sensibilisation la première année, après quoi on considère qu'elles intégreraient le programme de formation de sensibilisation à la sûreté à leur programme de formation sur la sécurité, et que chaque entreprise aura besoin de 10 minutes en moyenne pour préparer et soumettre le nom du coordonnateur de la sûreté ferroviaire et les autres renseignements pertinents à Transports Canada.

La valeur actualisée des coûts du fardeau administratif sur 10 ans est évaluée à 20 496 \$, ce qui correspond à une valeur annualisée de 2 226 \$ (ajout). Le tableau 5 ci-dessous fournit des renseignements détaillés sur les coûts du fardeau administratif selon le type et la taille des entreprises touchées.

Table 5: Administrative burden (present value) to the industry over 10 years

	Carriers		Consignors		Total	
	Large Business	Small Business	Large Business	Small Business	Large Business	Small Business
Awareness training (keeping training record)	\$12,110	\$630	\$2,750	\$4,312	\$14,860	\$4,943
Security coordinator (submitting information to Transport Canada)	\$36	\$658	\$0	\$0	\$36	\$658
Total costs	\$12,145	\$1,288	\$2,750	\$4,312	\$14,896	\$5,600
Average cost per firm	\$6,073	\$35	\$83	\$3	\$426	\$4

Tableau 5 : Fardeau administratif (valeur actualisée) sur l'industrie sur 10 ans

	Transporteurs		Expéditeurs		Total	
	Grande entreprise	Petite entreprise	Grande entreprise	Petite entreprise	Grande entreprise	Petite entreprise
Formation de sensibilisation (tenir un registre de formation)	12 110 \$	630 \$	2 750 \$	4 312 \$	14 860 \$	4 943 \$
Coordonnateur de la sûreté (soumettre les renseignements à Transports Canada)	36 \$	658 \$	0 \$	0 \$	36 \$	658 \$
Coûts totaux	12 145 \$	1 288 \$	2 750 \$	4 312 \$	14 896 \$	5 600 \$
Coût moyen par entreprise	6 073 \$	35 \$	83 \$	3 \$	426 \$	4 \$

Small business lens

In order to enhance the security of the transportation of dangerous goods by rail and to strengthen the security of the rail supply chain, the proposed Regulations would apply to all carriers and consignors that import, transport, handle, or offer for transport dangerous goods by rail, regardless of size. This would result in compliance and administrative costs for all affected companies, including small businesses. However, the proposed Regulations were designed to align compliance costs with underlying risks, and to give industry the flexibility to implement security measures that are commensurate with their individual circumstances, risk profiles and operational environments. It is expected that the risks identified and mitigated in the security plan of a large company with hundreds of employees, numerous distribution sites and a nationally integrated distribution network would be more complex and costly than the security plan of a smaller business with few employees and a purely local distribution network. Therefore, although the proposed requirements would technically be the same for all businesses, compliance activities and associated costs are expected to be lesser for small businesses.

Transport Canada considered adopting a more demanding approach by proposing security regulations for the transportation of dangerous goods by rail that are fully aligned with U.S. hazardous materials security regulations (the “initial option”). Under this option, additional requirements would have included compiling commodity data, conducting route analysis and selection, and providing location and shipping information to Transport Canada. However, preliminary consultations and analysis indicated that this approach might impose a burden that would be disproportionate to the security risks associated with transporting dangerous goods by rail. As a result, Transport Canada is proposing risk-based regulations

Lentille des petites entreprises

Afin d'accroître la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses et pour renforcer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire, le règlement proposé s'appliquerait à tous les transporteurs et expéditeurs qui se livrent à l'importation, au transport, à la manutention et à la présentation pour le transport de marchandises dangereuses par train, quelle que soit leur taille. Il en résulterait des coûts de conformité et d'administration pour toutes les entreprises concernées, y compris les petites entreprises. Toutefois, le règlement proposé a été conçu de façon à adapter les coûts liés à la conformité aux risques sous-jacents et à donner à l'industrie la flexibilité d'élaborer et de mettre en œuvre des mesures de sûreté proportionnelles à leur circonstance individuelle, à leur profil de risques et à leurs environnements opérationnels. On peut donc s'attendre à ce que les risques cernés et atténués dans le cadre du plan de sûreté d'une grande entreprise comptant des centaines d'employés, de nombreux sites de distribution et un réseau de distribution intégré à l'échelle nationale, soient plus complexes et entraînent plus de coûts que ceux du plan de sûreté d'une petite entreprise comptant peu d'employés et un réseau de distribution entièrement local. Par conséquent, même si les exigences proposées pour chaque entreprise sont techniquement les mêmes, les activités de conformité et les coûts connexes seraient moindres pour les petites entreprises.

Transports Canada avait envisagé d'adopter une approche plus exigeante en harmonisant entièrement la façon de réglementer la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses avec le règlement sur la sûreté des matières dangereuses des États-Unis (l'option initiale). Cette option incluait d'autres exigences, notamment la compilation de données sur les marchandises, la réalisation d'une analyse des voies ferroviaires et de leur sélection, ainsi que la communication à Transports Canada de l'emplacement et de l'information sur l'expédition. Toutefois, les consultations et les analyses préliminaires ont indiqué que cette approche pourrait imposer un fardeau qui n'est pas proportionnel aux risques en matière de

that are partially aligned with U.S. regulatory requirements for rail (the “flexible option”), which would be less burdensome on small businesses.

The present value of the total costs to all small businesses (based on an estimated 37 carriers and 1 446 consignors) is estimated at \$6.12 million over the 10-year period, compared to approximately \$3.5 million in costs to the 35 medium and large businesses (2 carriers and 33 consignors). On average, the Regulations would cost \$2,536 per year per small railway company (compared to \$196,923 per large railway) and \$538 per year per small consignor (compared to \$3,145 per large consignor).

As Table 6 shows, the initial option (i.e. additional requirements for railway carriers and consignors) would impose significantly higher costs on small businesses, increasing the average cost per small business from \$4,127 to \$18,098 over the 10-year period. For small carriers, the average cost would increase from \$17,813 to \$306,454 over the 10-year period, and for small consignors, the average cost would increase from \$3,777 to \$10,720 over the 10-year period.

sûreté liés au transport ferroviaire de marchandises dangereuses. Par conséquent, Transports Canada propose un règlement fondé sur les risques qui est partiellement harmonisé avec les exigences réglementaires des États-Unis en matière de transport ferroviaire (l’option flexible) et qui représenterait un fardeau moins lourd pour les petites entreprises.

La valeur actualisée du total des coûts pour toutes les petites entreprises (en fonction d'une estimation de 37 transporteurs et de 1 446 expéditeurs) est évaluée à 6,12 millions de dollars sur 10 ans, comparativement à des coûts d'environ 3,5 millions de dollars pour les 35 moyennes et grandes entreprises (2 transporteurs et 33 expéditeurs). En moyenne, le règlement proposé coûterait 2 536 \$ par année aux petites compagnies de chemin de fer (comparativement à 196 923 \$ pour un grand chemin de fer) et 538 \$ par année pour un petit expéditeur (comparativement à 3 145 \$ pour un grand expéditeur).

Le tableau 6 illustre que l'option initiale (c'est-à-dire les exigences additionnelles pour les transporteurs et les expéditeurs ferroviaires) imposerait des coûts considérablement plus élevés aux petites entreprises, ce qui ferait passer le coût moyen par petite entreprise de 4 127 \$ à 18 098 \$ sur 10 ans. Pour ce qui est des petits transporteurs, le coût moyen passerait de 17 813 \$ à 306 454 \$ sur 10 ans et, pour les petits expéditeurs, le coût moyen passerait de 3 777 \$ à 10 720 \$ sur 10 ans.

Table 6: Flexibility analysis of the initial and the flexible (targeted) options

	Flexible Option		Initial Option	
Short description	Proposed requirements		The proposed requirements, plus additional requirements for carriers: <ul style="list-style-type: none"> • Commodity data compilation • Providing location and shipping information to Transport Canada • Storage and delays in transit and notification • Chain of custody and control 	
<i>Number of small businesses impacted</i>	1 483		1 483	
	Annualized Average (2012 \$)	Present Value (2012 \$)	Annualized Average (2012 \$)	Present Value (2012 \$)
Compliance costs	\$870,654	\$6,115,106	\$3,820,579	\$26,834,145
Administrative costs	\$797	\$5,600	\$797	\$5,600
Total costs for all small businesses	\$871,451	\$6,120,706	\$3,821,376	\$26,839,745
Total costs to small railway carriers	\$93,838	\$659,077	\$1,614,392	\$11,338,812
Total costs to small consignors	\$777,613	\$5,461,630	\$2,206,984	\$15,500,932
Average cost per small railway	\$2,536	\$17,813	\$43,632	\$306,454
Average cost per small consignor	\$538	\$3,777	\$1,526	\$10,720
Average cost per small business	\$588	\$4,127	\$2,577	\$18,098

Tableau 6 : Analyse de flexibilité de l'option initiale et de l'option flexible (ciblée)

	Option flexible	Option initiale		
Brève description	Exigences proposées	Les exigences proposées, plus des exigences additionnelles applicables aux transporteurs : <ul style="list-style-type: none"> • Compilation de données sur les marchandises • Communication à Transports Canada de l'emplacement et de l'information sur l'expédition • Entreposage et retards de transit et d'avis • Chaîne de possession et contrôle 		
<i>Nombre de petites entreprises touchées</i>	1 483		1 483	
	Moyenne annualisée (en \$ de 2012)	Valeur actualisée (en \$ de 2012)	Moyenne annualisée (en \$ de 2012)	Valeur actualisée (en \$ de 2012)
Coûts de la conformité	870 654 \$	6 115 106 \$	3 820 579 \$	26 834 145 \$
Coûts administratifs	797 \$	5 600 \$	797 \$	5 600 \$
Total des coûts pour toutes les petites entreprises	871 451 \$	6 120 706 \$	3 821 376 \$	26 839 745 \$
Total des coûts pour les petits transporteurs ferroviaires	93 838 \$	659 077 \$	1 614 392 \$	11 338 812 \$
Total des coûts pour les petits expéditeurs	777 613 \$	5 461 630 \$	2 206 984 \$	15 500 932 \$
Coût moyen par petit chemin de fer	2 536 \$	17 813 \$	43 632 \$	306 454 \$
Coût moyen par petit expéditeur	538 \$	3 777 \$	1 526 \$	10 720 \$
Coût moyen par petite entreprise	588 \$	4 127 \$	2 577 \$	18 098 \$

Consultation

The proposed Regulations were developed using feedback and input from consultations with industry stakeholders, other government departments and departmental officials over the last several years.

Work on a strategy to enhance the security of the transportation of dangerous goods began in 2009, when Parliament amended the TDGA to provide new federal authorities respecting security. At that time, Transport Canada initiated discussions with industry through established stakeholder fora and bilateral meetings to ensure that the appropriate parties had an opportunity to participate in the risk assessment and policy development process.

Extensive preliminary consultations with the rail and trucking industries took place between November 2011 and February 2013. Those consulted included the Multi-Industry Association Committee on the Transportation of

Consultation

Le règlement proposé a été élaboré au moyen de la rétroaction et des conseils émanant des consultations menées au cours des dernières années avec les intervenants de l'industrie, d'autres ministères du gouvernement et des représentants ministériels.

Le travail sur une stratégie visant à améliorer la sûreté du transport des marchandises dangereuses a commencé en 2009, quand le Parlement a modifié la LTMD afin de conférer au gouvernement fédéral de nouveaux pouvoirs en matière de sûreté. À ce moment, Transports Canada avait lancé des discussions avec l'industrie dans le cadre de forums d'intervenants établis et de réunions bilatérales pour veiller à ce que les parties appropriées aient l'occasion de participer à l'évaluation des risques et au processus d'élaboration stratégique.

De vastes consultations préliminaires avec les industries du transport ferroviaire et du camionnage ont eu lieu de novembre 2011 à février 2013. Les intervenants consultés incluaient le Comité des associations sur le transport des

Dangerous Goods,⁴ the Federal-Provincial/Territorial Dangerous Goods Task Force,⁵ and the Transportation of Dangerous Goods General Policy Advisory Council.⁶ Through these committees, Transport Canada was able to reach out to industry associations, including the Railway Association of Canada, the Canadian Trucking Alliance (and the various provincial trucking member associations), the Chemistry Industry Association of Canada, the Canadian Association of Petroleum Producers, and the Canadian Fertilizer Institute.

Industry stakeholders and their associations expressed general support for enhancing the security of the transportation of dangerous goods through regulations. Key messages delivered by industry during preliminary consultations included the following:

- Regulations should be aligned with U.S. requirements and U.N. recommendations, with necessary adjustments to address unique Canadian circumstances (i.e. some elements of the U.S. regime may not be practical or cost-effective in Canada, such as the requirement for route analysis and selection);
- Regulations should be aligned with other government departments' security requirements respecting the transportation of dangerous goods;
- Regulations should be aligned with other parts of the supply chain (e.g. aviation, marine);
- Regulations should be risk-based;
- Regulations should provide flexibility to minimize impact on small companies; and
- Transport Canada should provide practical guidance to industry.

⁴ The Multi-Industry Association Committee on the Transportation of Dangerous Goods is an industry committee sponsored by the Chemistry Industry Association of Canada (CIAC) that meets biannually. Participants include CIAC member companies and representatives from other trade associations dealing with the transportation of dangerous goods, such as the Canadian Association of Chemical Distributors, the Railway Association of Canada, the Canadian Fertilizer Institute, the Canadian Petroleum Products Institute, the Canadian Association of Petroleum Producers, the Compressed Gas Association, the Canadian Propane Association, CropLife Canada, the Canadian Emergency Response Contractors' Alliance, and the Air Transport Association of Canada.

⁵ The Task Force provides a forum for provinces, territories and the federal government to exchange information on the transportation of dangerous goods in Canada and to identify and discuss issues relating to the national program. The Task Force meets biannually.

⁶ Participants include Transport Canada's Dangerous Goods Directorate, industry associations, unions (Teamsters), and various other organizations, such as the Canadian Association of Chiefs of Police, the Shipping Federation of Canada, and the Canadian Volunteer Fire Services Association. This group also meets biannually.

marchandises dangereuses⁴, le Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur le transport des marchandises dangereuses⁵, et le Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses⁶. Par l'entremise de ces comités, Transports Canada a été en mesure de prendre contact avec les associations de l'industrie, y compris l'Association des chemins de fer du Canada, l'Alliance canadienne du camionnage (et les diverses associations provinciales de camionnage membres), l'Association canadienne de l'industrie de la chimie, l'Association canadienne des producteurs pétroliers et l'Institut canadien des engrais.

Les intervenants de l'industrie et leurs associations ont manifesté un appui général en ce qui a trait à l'amélioration de la sûreté du transport des marchandises dangereuses par voie de règlement. Les messages clés de l'industrie qui sont ressortis des consultations préliminaires étaient notamment les suivants :

- le règlement devrait être harmonisé avec les exigences des États-Unis et les recommandations de l'ONU, mais inclure les ajustements nécessaires pour tenir compte des circonstances propres au Canada (c'est-à-dire certains éléments du régime des États-Unis pourraient ne pas être pratiques ou rentables au Canada, comme l'exigence relative à l'analyse et à la sélection des itinéraires);
- le règlement devrait être harmonisé avec les exigences en matière de sûreté des autres ministères gouvernementaux en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses;
- le règlement devrait être harmonisé avec les autres parties de la chaîne d'approvisionnement (par exemple transport aérien et maritime);
- le règlement devrait être axé sur les risques;

⁴ Le Comité des associations sur le transport des marchandises dangereuses est un comité de l'industrie parrainé par l'Association canadienne de l'industrie de la chimie (ACIC) qui se réunit deux fois par année. Les participants comprennent les entreprises membres de l'ACIC et les représentants des autres associations commerciales œuvrant dans le domaine du transport des marchandises dangereuses, comme l'Association canadienne des distributeurs de produits chimiques, l'Association des chemins de fer du Canada, l'Institut canadien des engrais, l'Institut canadien des produits pétroliers, l'Association canadienne des producteurs pétroliers, la Compressed Gas Association, l'Association canadienne du propane, CropLife Canada, l'Alliance canadienne des entrepreneurs en interventions d'urgence et l'Association du transport aérien du Canada.

⁵ Le mandat du Groupe de travail est de fournir aux provinces, aux territoires et au gouvernement fédéral un forum qui leur permet d'échanger de l'information sur des enjeux ayant trait au transport de marchandises dangereuses au Canada, ainsi que de cerner et d'aborder les enjeux liés au programme national. Le Groupe de travail se rencontre deux fois par année.

⁶ Les participants incluent la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada, les associations de l'industrie, les syndicats (Teamsters) et différentes autres organisations, telles que l'Association canadienne des chefs de police, la Fédération maritime du Canada et l'Association canadienne des services d'incendie volontaires. Ce groupe se rencontre également deux fois par année.

- le règlement devrait être flexible pour réduire au minimum l'incidence sur les petites entreprises;
- Transports Canada devrait fournir une orientation pratique à l'industrie.

Preliminary consultations included messaging from Transport Canada that the proposed Regulations could apply to both the rail and road (trucking) sectors. However, since that time, the policy direction changed to include only rail. Transport Canada reengaged industry in the spring of 2015 to discuss this change, and to give industry the opportunity to review the proposed requirements. Briefings were held with the Railway Association of Canada (teleconference on March 5, 2015, and meeting on May 9, 2016), the Transportation of Dangerous Goods General Policy Advisory Council (teleconference on March 13, 2015, and meetings on May 28, 2015, and May 26, 2016), the Transportation of Dangerous Goods Federal-Provincial/Territorial Task Force (teleconference on March 20, 2015) and the Multi-Industry Association Committee on the Transportation of Dangerous Goods (teleconference on March 27, 2015, and meetings on May 27, 2015, November 17, 2015, and May 25, 2016). Industry stakeholders remained generally supportive of the proposed approach and provided the following feedback:

- Application: Industry asked why trucking was excluded from the proposal. Transport Canada explained that regulating both sectors would take significantly more time and resources to implement, given the size and complexity of the trucking industry. Further, it is necessary to implement a timely baseline security regime for the transportation of dangerous goods by rail, given recent events which have shown the impact that rail incidents involving dangerous goods can have on public safety, the environment and the economy. Though these incidents were safety-related, they also highlighted the security risks.
- Security plans: Industry asked whether Transport Canada would approve the security plans, and who would have access. Transport Canada explained that rail carriers and consignors would not be required to submit their plans to Transport Canada for approval, but would be required to make their plans available to the Minister upon request.
- Security plan training: Stakeholders requested that Transport Canada ensure that the security plan training requirement be aligned with U.S. requirements, to reduce implementation costs for industry.
- Reporting of security incidents: The Railway Association of Canada recommended that all security incidents be reported to CANUTEC (the Canadian Transport Emergency Centre operated by Transport Canada's Transportation of Dangerous Goods Directorate), for consistency with safety-related reporting

Les consultations préliminaires incluaient des messages de Transports Canada qui indiquaient que le projet de règlement pouvait s'appliquer au transport ferroviaire et au transport terrestre (camionnage). Toutefois, depuis, l'orientation stratégique a changé et ne comprend que le transport ferroviaire. Transports Canada a mobilisé l'industrie de nouveau au printemps 2015 pour discuter de ce changement et donner à l'industrie la possibilité d'examiner les exigences proposées. Des séances d'information ont été offertes en collaboration avec l'Association de chemins de fer du Canada (téléconférence du 5 mars 2015 et rencontre du 9 mai 2016), le Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses (téléconférence du 13 mars 2015 et rencontres des 28 mai 2015 et 26 mai 2016), le Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur le transport des marchandises dangereuses (téléconférence du 20 mars 2015) et le Comité des associations sur le transport des marchandises dangereuses (téléconférence du 27 mars 2015 et rencontres du 27 mai 2015, du 17 novembre 2015 et du 25 mai 2016). Les intervenants de l'industrie, qui restaient généralement en faveur de l'approche proposée, ont transmis les commentaires suivants :

- Application : L'industrie a demandé pourquoi le camionnage était exclu du projet. Transports Canada a expliqué qu'il faudrait plus de temps et de ressources pour réglementer les deux secteurs, étant donné la taille et la complexité de l'industrie du camionnage. En outre, il est nécessaire de mettre en œuvre rapidement un régime de base en matière de sûreté pour le transport ferroviaire des marchandises dangereuses, étant donné les récents événements qui ont montré les répercussions que pouvaient avoir les incidents ferroviaires mettant en cause des marchandises dangereuses sur la sécurité publique, l'environnement et l'économie. Même si ces incidents portaient sur la sécurité, ils ont aussi mis en évidence les risques compromettant la sûreté.
- Plans de sûreté : L'industrie a demandé si Transports Canada approuverait les plans de sûreté et qui y accéderait. Transports Canada a expliqué que les transporteurs ferroviaires et les expéditeurs n'auront pas à soumettre leurs plans au Ministère aux fins d'approbation, mais ils devront faire en sorte que le ministre puisse les consulter s'il en fait la demande.
- Formation sur les plans de sûreté : Les intervenants ont demandé que Transports Canada veille à ce que l'exigence de formation sur les plans de sûreté soit harmonisée avec les exigences des États-Unis afin de réduire les coûts de mise en œuvre pour l'industrie.

requirements. Transport Canada agreed with this recommendation and revised the proposal accordingly. Stakeholders also requested that Transport Canada avoid duplication with safety reporting requirements. Transport Canada amended the regulatory proposal to ensure that stakeholders not be required to make duplicative reports.

- The list of dangerous goods that trigger security plan and training requirements: Industry questioned whether the list of security-sensitive dangerous goods was harmonized with that of the United States and whether it included all pertinent goods. Transport Canada worked with experts to develop and refine the list, and attempted to align it with the U.S. list, with a few adjustments that are better suited to the Canadian context (e.g. the proposed Canadian list includes substances regulated under the *Human Pathogens and Toxins Act*, whereas the U.S. list includes select agents or toxins regulated by the Centers for Disease Control and Prevention or the U.S. Department of Agriculture).

Since 2010, Transport Canada has also consulted the U.S. Transportation Security Administration on this initiative through the Transportation Security Cooperation Group, to obtain background information and compare systems in terms of alignment.

Regulatory cooperation and international alignment

The United Nations has developed Model Regulations to encourage the uniform development of national and international transportation of dangerous goods requirements. The Model Regulations are widely accepted internationally, and form the basis of several international agreements and national regulatory regimes, including in the United States. The proposed Regulations are aligned with the recommended security provisions in the U.N. Model Regulations (section 1.4), which include security training for employees and security plans for high consequence dangerous goods.

The proposed Regulations would introduce Canadian requirements that partially align with U.S. requirements for the transportation of dangerous goods by rail (*Hazardous Materials Regulations* – Title 49 of the “Code of

- Rapports sur les incidents liés à la sûreté : L'Association des chemins de fer du Canada a recommandé que les incidents liés à la sûreté soient signalés au CANUTEC (le Centre canadien d'urgence transport géré par la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada) aux fins d'uniformisation avec les exigences de rapports liés à la sécurité. Transports Canada a accepté cette recommandation et il a révisé le projet pour en tenir compte. Les intervenants ont également demandé que le Ministère évite les doublons avec les exigences de rapports liés à la sécurité. Le Ministère a modifié le projet de règlement afin que les intervenants ne soient pas obligés de produire des rapports redondants.
- Liste des marchandises dangereuses qui déclenchent les exigences de formation et de plans liés à la sûreté : L'industrie a demandé si la liste des marchandises dangereuses critiques pour la sûreté était harmonisée avec celle des États-Unis et incluait toutes les marchandises pertinentes. Transports Canada a travaillé avec des experts pour concevoir et peaufiner la liste; ils ont essayé de l'harmoniser avec celle des États-Unis en effectuant des ajustements pour mieux l'adapter au contexte canadien (par exemple la liste canadienne proposée comprend les matières réglementées en vertu de la *Loi sur les agents pathogènes humains et les toxines*, alors qu'aux États-Unis la liste inclut certains agents et toxines réglementés par les Centers for Disease Control and Prevention ou le Department of Agriculture des États-Unis).

Depuis 2010, Transports Canada consulte aussi la Transportation Security Administration des États-Unis sur cette initiative par l'entremise du Groupe de coopération sur la sûreté des transports afin d'obtenir des renseignements généraux et de comparer les systèmes aux fins d'harmonisation.

Coopération réglementaire et harmonisation internationale

Les Nations Unies ont conçu un règlement type afin d'encourager l'élaboration uniforme d'exigences nationales et internationales en matière de transport de marchandises dangereuses. Le règlement type est largement accepté à l'échelle internationale et constitue le fondement de plusieurs ententes internationales et de régimes réglementaires nationaux, y compris aux États-Unis. Le projet de règlement est harmonisé avec les dispositions de sûreté recommandées dans le règlement type des Nations Unies (article 1.4), qui inclut la formation sur la sûreté des employés et les plans de sûreté pour les matières dangereuses présentant des conséquences graves.

Le projet de règlement permettrait d'introduire des exigences canadiennes qui sont partiellement harmonisées avec les exigences américaines concernant le transport ferroviaire des marchandises dangereuses (*Hazardous*

Federal Regulations" (49 CFR), sections 172.700 to 172.704, 172.800 to 172.822, 174.9, 174.14 and *Rail Transportation Security Regulations* — 49 CFR, Part 1580). The proposed Regulations are consistent with the basic HAZMAT security requirements for rail in the United States, but do not include the more stringent requirements, such as compiling commodity data, conducting route analysis and selection, providing a secure chain of custody and control, expediting movement, and providing location and shipping information to the Government. This approach will facilitate the timelier implementation of a baseline security regime for the transportation of dangerous goods by rail in Canada. Further analysis of the additional U.S. rail requirements would be necessary to determine whether they are applicable in the Canadian context and commensurate with risk (i.e. considering the Canadian geographical landscape and the limited rail system in Canada).

The proposed Regulations are consistent with the objective of the Canada–United States Regulatory Cooperation Council, which is to better align Canada–United States regulatory approaches to make it easier for industry to do business on both sides of the border.

Transport Canada has also engaged federal partners with roles and responsibilities respecting the transportation of dangerous goods through the Transportation of Dangerous Goods Interdepartmental Working Group, to ensure coordination and to avoid duplicative or inconsistent regulatory requirements.

Rationale

Strategic risk assessments conducted by Government of Canada security experts have indicated that the transportation of dangerous goods by rail is vulnerable to misuse or sabotage by terrorists. An attack using dangerous goods is feasible, and the adverse impacts of a terrorist event could be significant. This level of risk supports the need to develop security regulations for the transportation of dangerous goods by rail, to strengthen the security of this sector and assist in protecting Canadians.

Moreover, Canada's current regime is inconsistent with that of its largest trading partner, the United States. The proposed requirements would allow Canada to better align its requirements with U.S. hazardous materials security requirements, which would facilitate the cross-border movement of dangerous goods by rail.

Materials Regulations — titre 49 du « Code of Federal Regulations » (49 CFR), sections 172.700 à 172.704, 172.800 à 172.822, 174.9, 174.14 et *Rail Transportation Security Regulations* — 49 CFR, partie 1580). Le projet de règlement est conforme aux exigences de base en matière de sûreté pour le transport ferroviaire du régime HAZMAT des États-Unis, mais il n'inclut pas les exigences plus rigoureuses de compiler des données sur les biens et services; de mener des analyses et des sélections d'itinéraires; de prévoir une chaîne de possession et un contrôle sécuritaires; de faciliter l'acheminement; et de fournir les renseignements sur le lieu et l'expédition au gouvernement. Cette approche facilitera la mise en œuvre rapide d'un régime de base en matière de sûreté pour le transport ferroviaire des marchandises dangereuses au Canada. Une analyse détaillée des exigences ferroviaires supplémentaires des États-Unis sera nécessaire pour déterminer si elles sont applicables au contexte canadien et si elles sont proportionnelles au risque (c'est-à-dire en tenant compte de la géographie canadienne et du réseau ferroviaire limité au Canada).

Le projet de règlement est conforme à l'objectif du Conseil de coopération en matière de réglementation Canada–États-Unis, qui vise à mieux harmoniser les approches de réglementation du Canada et des États-Unis, et ce, afin qu'il soit plus facile pour l'industrie de faire des affaires des deux côtés de la frontière.

Transports Canada a également collaboré avec des partenaires fédéraux assumant des rôles et des responsabilités dans le domaine des transports des marchandises dangereuses par l'entremise du Groupe de travail interministériel sur le transport des marchandises dangereuses afin d'assurer la coordination et d'éviter que les exigences réglementaires se chevauchent ou soient incompatibles.

Justification

Les évaluations stratégiques des risques menées par des experts de la sûreté du gouvernement du Canada ont indiqué que le transport ferroviaire des marchandises dangereuses est vulnérable à la mauvaise utilisation ou à du sabotage par les terroristes. Une attaque au moyen des marchandises dangereuses est possible, et les impacts négatifs d'un événement terroriste pourraient être importants. Ce niveau de risque justifie la nécessité de concevoir un règlement sur la sûreté pour le transport ferroviaire des marchandises dangereuses afin de renforcer la sûreté de ce secteur et d'aider à protéger les Canadiens.

En outre, le régime actuel du Canada n'est pas conforme à celui de son principal partenaire commercial, les États-Unis. Les exigences canadiennes proposées permettraient une meilleure harmonisation avec les exigences américaines de sûreté liées aux matières dangereuses, ce qui faciliterait le transport ferroviaire transfrontalier des marchandises dangereuses.

Based on an analysis of various options, stakeholder feedback, an assessment of international standards and requirements and the level of risk within the sector, Transport Canada considers the development of management-based regulations for rail carriers and consignors to be the most appropriate and effective course of action at this time. This approach would facilitate the timelier implementation of a baseline security regime for the transportation of dangerous goods by rail.

The proposed Regulations are not expected to create any undue costs or burden for the rail industry. This is due, in part, to the fact that many operators already comply with the proposed requirements (e.g. those that transport dangerous goods to the United States, those that participate in trusted trader programs [Canada's Partners in Protection program and the U.S. Customs-Trade Partnership Against Terrorism], and those that are signatories to the railway security Memorandum of Understanding with Transport Canada). As well, the Regulations have been designed to be risk-based, which will give industry the flexibility to adopt security practices and measures that are tailored to their operations and proportionate to their risk.

Implementation, enforcement and service standards

Transport Canada's objective is to implement a fair and equitable compliance and enforcement regime for the proposed Regulations, using a graduated approach that allows industry to take corrective actions before resorting to enforcement actions. However, where compliance is not achieved on a voluntary basis or where there are flagrant violations, enforcement action could be sought through judicial sanction (indictment or summary conviction) as per paragraphs 33(2)(a) and (b) of the TDGA.

Transport Canada will secure resources to ensure that the Department would be ready to successfully implement, deliver and oversee the proposed Regulations. The Department would use a national network of surface security inspectors to oversee compliance with the Regulations, and is currently developing guidance and training programs to ensure the inspectors would be adequately prepared to oversee this new regime and facilitate industry compliance. The Department would work to coordinate the oversight regime with the rail safety and transportation of dangerous goods safety oversight regimes (e.g. by conducting joint safety and security inspections), to enhance efficiency and minimize the impact on carriers and consignors.

En se basant sur l'analyse des diverses options, les commentaires des intervenants, l'évaluation des normes et des exigences internationales ainsi que le niveau de risque du secteur, Transports Canada considère que l'élaboration d'un règlement basé sur la gestion serait une mesure plus appropriée et efficace pour les transporteurs ferroviaires et les expéditeurs à l'heure actuelle. Cette approche faciliterait la mise en œuvre rapide d'un régime de sûreté de base pour le transport ferroviaire des marchandises dangereuses.

Le projet de règlement ne devrait pas imposer de coûts excessifs ni de fardeau particulier à l'industrie ferroviaire. Cela est dû, en partie, au fait que de nombreux exploitants respectent déjà les exigences proposées (par exemple ceux qui transportent des marchandises dangereuses aux États-Unis, ceux qui participent aux programmes des négociants dignes de confiance [Partenaires en protection du Canada et Partenariat entre les douanes et les entreprises contre le terrorisme des États-Unis] et ceux qui ont signé le protocole d'entente sur la sûreté ferroviaire avec Transports Canada). De plus, le Règlement est conçu pour être fondé sur le risque, ce qui permettra à l'industrie d'adopter des pratiques et des mesures de sûreté qui sont adaptées à leurs activités et proportionnelles au risque.

Mise en œuvre, application et normes de service

L'objectif de Transports Canada consiste à mettre en œuvre un régime juste et équitable de conformité et d'application de la loi pour le projet de règlement, en utilisant une approche progressive qui permet à l'industrie de prendre des mesures correctives avant de recourir à des mesures d'application de la loi. Cependant, quand la conformité n'est pas réalisée de manière volontaire ou quand des infractions flagrantes existent, les mesures d'application de la loi peuvent être envisagées au moyen d'une action judiciaire (par mise en accusation ou par voie de déclaration de culpabilité par procédure sommaire) en vertu des alinéas 33(2)a et b) de la LTMD.

Transports Canada obtiendra les ressources pour que le Ministère soit prêt à mettre en œuvre, à offrir et à surveiller le projet de règlement. Le Ministère utiliserait un réseau national d'inspecteurs de la sûreté du transport terrestre pour surveiller la conformité au Règlement; il est actuellement en train de concevoir des documents d'orientation et des programmes de formation pour faire en sorte que les inspecteurs soient préparés adéquatement pour surveiller ce régime et faciliter la conformité de l'industrie. Le Ministère s'emploierait à coordonner le régime de surveillance avec les régimes de sécurité ferroviaire et de sûreté du transport des marchandises dangereuses (par exemple en effectuant des inspections conjointes de la sûreté et de la sécurité) afin d'améliorer l'efficacité et de réduire l'impact sur les transporteurs et les expéditeurs.

Transport Canada plans to continue its engagement with industry through established transportation of dangerous goods fora and the various industry associations. Transport Canada will also conduct education and awareness activities to support industry and to facilitate implementation and compliance, and will develop guidance materials, as required.

Finally, the coming-into-force dates of the proposed Regulations will be staggered to give carriers and consignors sufficient time to implement the requirements and to facilitate compliance, in accordance with the schedule set out in Table 7.

Table 7: Staggered coming-into-force dates

Requirement	Who?	Length of Time After Registration Before Coming into Force
Reporting	Carriers	1 month
Rail security coordinator	Carriers	3 months
Security inspection	Carriers	3 months
Security awareness training	Carriers	9 months
	Consignors	12 months
Security plan and risk assessment	Carriers	9 months
	Consignors	12 months
Security plan training	Carriers	9 months
	Consignors	12 months

Contact

Marie-France Paquet
 Director General
 Intermodal Surface, Security and Emergency
 Preparedness
 Transport Canada
 Ottawa, Ontario
 K1A 0N5
 Telephone: 613-949-7778
 Fax: 613-993-1714
 Email: Marie-France.Paquet@tc.gc.ca

Transports Canada a l'intention de poursuivre son engagement auprès de l'industrie au moyen des tribunes établies sur le transport des marchandises dangereuses et de diverses associations de l'industrie. Le Ministère mènera également des activités d'éducation et de sensibilisation pour appuyer l'industrie et faciliter la mise en œuvre et la conformité, et il concevra des documents d'orientation, au besoin.

Pour finir, les dates d'entrée en vigueur du projet de règlement seront échelonnées afin que les transporteurs et les expéditeurs aient suffisamment de temps pour mettre en œuvre les exigences et faciliter la conformité en respectant le calendrier établi au tableau 7.

Tableau 7 : Dates échelonnées de la mise en œuvre

Exigence	Qui?	Délai après l'inscription et avant l'entrée en vigueur
Établissement de rapports	Transporteurs	1 mois
Coordonnateur de la sûreté ferroviaire	Transporteurs	3 mois
Inspection de la sûreté	Transporteurs	3 mois
Formation sur la sensibilisation à la sûreté	Transporteurs	9 mois
	Expéditeurs	12 mois
Plan de sûreté et évaluation des risques	Transporteurs	9 mois
	Expéditeurs	12 mois
Formation sur le plan de sûreté	Transporteurs	9 mois
	Expéditeurs	12 mois

Personne-ressource

Marie-France Paquet
 Directrice générale
 Transport terrestre intermodal, sûreté et préparatifs d'urgence
 Transports Canada
 Ottawa (Ontario)
 K1A 0N5
 Téléphone : 613-949-7778
 Télécopieur : 613-993-1714
 Courriel : Marie-France.Paquet@tc.gc.ca

Small Business Lens Checklist

1. Name of the sponsoring regulatory organization:

Transport Canada

2. Title of the regulatory proposal:

Transportation of Dangerous Goods by Rail Security Regulations

3. Is the checklist submitted with a RIAS for the *Canada Gazette*, Part I or Part II?

Canada Gazette, Part I

Canada Gazette, Part II

A. Small business regulatory design

I	Communication and transparency	Yes	No	N/A
1.	Are the proposed Regulations or requirements easily understandable in everyday language?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	Is there a clear connection between the requirements and the purpose (or intent) of the proposed Regulations?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The Regulations provide a means to enhance the security of the transportation of dangerous goods by rail and each section clearly outlines the six requirements, which are also generally aligned with the U.S. regime.				
3.	Will there be an implementation plan that includes communications and compliance promotion activities, that informs small business of a regulatory change and guides them on how to comply with it (e.g. information sessions, sample assessments, toolkits, websites)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Industry will be informed and compliance promotion activities will be provided, as required.				
4.	If new forms, reports or processes are introduced, are they consistent in appearance and format with other relevant government forms, reports or processes?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
No new forms, reports or processes will be introduced.				
II	Simplification and streamlining	Yes	No	N/A
1.	Will streamlined processes be put in place (e.g. through BizPaL, Canada Border Services Agency single window) to collect information from small businesses where possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Information will not be collected.				
2.	Have opportunities to align with other obligations imposed on business by federal, provincial, municipal or international or multinational regulatory bodies been assessed?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Opportunities to align with current inspection activities conducted by other directorates within Transport Canada are being explored to avoid unnecessary burden.				
3.	Has the impact of the proposed Regulations on international or interprovincial trade been assessed?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The Regulations introduce Canadian requirements that generally align with international standards and best practices (e.g. the U.N. Model Regulations) and key U.S. regulatory requirements respecting the transportation of dangerous goods by rail (<i>Hazardous Materials Regulations</i> – Title 49 of the “Code of Federal Regulations” (49 CFR), sections 172.700 to 172.704, 172.800 to 172.822, 174.9, 174.14 and <i>Rail Transportation Security Regulations</i> – 49 CFR, Part 1580). The Regulations are expected to increase the level of confidence in the security of the Canadian rail transportation system, resulting in a positive impact on domestic and international trade.				
4.	If the data or information, other than personal information, required to comply with the proposed Regulations is already collected by another department or jurisdiction, will this information be obtained from that department or jurisdiction instead of requesting the same information from small businesses or other stakeholders? (The collection, retention, use, disclosure and disposal of personal information are all subject to the requirements of the <i>Privacy Act</i> . Any questions with respect to compliance with the <i>Privacy Act</i> should be referred to the department’s or agency’s ATIP office or legal services unit.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Any data or information required would be consistent with that of other modes in Transport Canada and can be obtained internally.				

II	Simplification and streamlining – <i>Continued</i>	Yes	No	N/A
5.	Will forms be pre-populated with information or data already available to the department to reduce the time and cost necessary to complete them? (Example: When a business completes an online application for a licence, upon entering an identifier or a name, the system pre-populates the application with the applicant's personal particulars such as contact information, date, etc. when that information is already available to the department.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Businesses will not be required to complete any forms.				
6.	Will electronic reporting and data collection be used, including electronic validation and confirmation of receipt of reports where appropriate?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Businesses will not be required to file reports.				
7.	Will reporting, if required by the proposed Regulations, be aligned with generally used business processes or international standards if possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Reporting will not be required.				
8.	If additional forms are required, can they be streamlined with existing forms that must be completed for other government information requirements?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Businesses will not be required to submit forms.				
III	Implementation, compliance and service standards	Yes	No	N/A
1.	Has consideration been given to small businesses in remote areas, with special consideration to those that do not have access to high-speed (broadband) Internet?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Transport Canada can communicate with businesses via telephone and registered mail.				
2.	If regulatory authorizations (e.g. licences, permits or certifications) are introduced, will service standards addressing timeliness of decision making be developed that are inclusive of complaints about poor service?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Regulatory authorizations will not be introduced.				
3.	Is there a clearly identified contact point or help desk for small businesses and other stakeholders?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Questions can be addressed to Marie-France Paquet, Director General, Intermodal Surface, Security and Emergency Preparedness, Transport Canada, Ottawa, Ontario K1A 0N5, telephone: 613-949-7778, fax: 613-993-1714, email: Marie-France.Paquet@tc.gc.ca .				

B. Regulatory flexibility analysis and reverse onus

IV	Regulatory flexibility analysis	Yes	No	N/A
1.	<p>Does the RIAS identify at least one flexible option that has lower compliance or administrative costs for small businesses in the small business lens section?</p> <p>Examples of flexible options to minimize costs are as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Longer time periods to comply with the requirements, longer transition periods or temporary exemptions; • Performance-based standards; • Partial or complete exemptions from compliance, especially for firms that have good track records (legal advice should be sought when considering such an option); • Reduced compliance costs; • Reduced fees or other charges or penalties; • Use of market incentives; • A range of options to comply with requirements, including lower-cost options; • Simplified and less frequent reporting obligations and inspections; and • Licences granted on a permanent basis or renewed less frequently. 	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The option chosen has the lowest compliance and administrative costs for small businesses. Transport Canada is proposing performance-based requirements that will provide regulated entities with the flexibility to develop and implement security measures that are commensurate with their individual risk profiles and operational environments. As well, Transport Canada plans to develop guidance materials that will ease implementation costs.				

IV	Regulatory flexibility analysis – <i>Continued</i>	Yes	No	N/A
2.	Does the RIAs include, as part of the Regulatory Flexibility Analysis Statement, quantified and monetized compliance and administrative costs for small businesses associated with the initial option assessed, as well as the flexible, lower-cost option?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	Does the RIAs include, as part of the Regulatory Flexibility Analysis Statement, a consideration of the risks associated with the flexible option? (Minimizing administrative or compliance costs for small business cannot be at the expense of greater health, security or safety or create environmental risks for Canadians.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Transport Canada could have taken a broader approach (initial option) by developing security regulations for the transportation of dangerous goods by rail under the <i>Transportation of Dangerous Goods Act</i> that are fully aligned with U.S. HAZMAT security regulations. However, this option could impose a burden disproportionate to the security risk associated with railway company operations. Based on preliminary consultations, an analysis of all options, assessment of international standards and the level of risk within the sector, the recommendation is to develop regulations that are partially aligned with U.S. regulatory requirements for rail (flexible option). In addition, in order to ensure that the proposal would not impose a significant burden on small businesses, the requirements provide regulated entities with the flexibility to develop and implement security measures that are commensurate with their individual circumstances, risk profiles and operational environments.				
4.	Does the RIAs include a summary of feedback provided by small business during consultations?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The RIAs includes a summary of feedback provided by stakeholders, including small businesses.				
V	Reverse onus	Yes	No	N/A
1.	If the recommended option is not the lower-cost option for small business in terms of administrative or compliance costs, is a reasonable justification provided in the RIAs?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Liste de vérification de la lentille des petites entreprises

1. Nom de l'organisme de réglementation responsable :

Transports Canada

2. Titre de la proposition de réglementation :

Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses

3. La liste de vérification est-elle soumise avec le RÉIR de la Partie I ou de la Partie II de la *Gazette du Canada*?

Gazette du Canada, Partie I *Gazette du Canada*, Partie II

A. Conception de la réglementation pour les petites entreprises

I	Communication et transparence	Oui	Non	S.O.
1.	La réglementation ou les exigences proposées sont-elles faciles à comprendre et rédigées dans un langage simple?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	Y a-t-il un lien clair entre les exigences et l'objet principal (ou l'intention) de la réglementation proposée?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La réglementation vise à accroître la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses, et chaque article établit clairement les six exigences qui correspondent généralement au régime des États-Unis.				
3.	A-t-on prévu un plan de mise en œuvre incluant des activités de communications et de promotion de la conformité destinées à informer les petites entreprises sur les changements intervenus dans la réglementation, d'une part, et à les guider sur la manière de s'y conformer, d'autre part (par exemple séances d'information, évaluations types, boîtes à outils, sites Web)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L'industrie sera mise au courant et des activités de promotion de la conformité seront effectuées, au besoin.				
4.	Si la proposition implique l'utilisation de nouveaux formulaires, rapports ou processus, la présentation et le format de ces derniers correspondent-ils aux autres formulaires, rapports ou processus pertinents du gouvernement?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aucun nouveau formulaire, rapport ou processus ne sera utilisé.				

II Simplification et rationalisation		Oui	Non	S.O.
1.	Des processus simplifiés seront-ils mis en place (en recourant par exemple au service PerLE, au guichet unique de l'Agence des services frontaliers du Canada) afin d'obtenir les données requises des petites entreprises si possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aucune donnée ne sera recueillie.				
2.	Est-ce que les possibilités d'harmonisation avec les autres obligations imposées aux entreprises par les organismes de réglementation fédéraux, provinciaux, municipaux ou multilatéraux ou internationaux ont été évaluées?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les possibilités d'harmonisation avec les activités d'inspection actuelles effectuées par d'autres directions de Transports Canada sont envisagées pour éviter d'imposer un fardeau inutile.				
3.	Est-ce que l'impact de la réglementation proposée sur le commerce international ou interprovincial a été évalué?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La réglementation établit des exigences canadiennes qui correspondent généralement aux normes et aux pratiques exemplaires internationales (par exemple le règlement type des Nations Unies) et aux principales exigences réglementaires des États-Unis ayant trait au transport ferroviaire des marchandises dangereuses (<i>Hazardous Materials Regulations</i> – titre 49 du « <i>Code of Federal Regulations</i> » (49 CFR), sections 172.700 à 172.704, 172.800 à 172.822, 174.9, 174.14 et <i>Rail Transportation Security Regulations</i> – 49 CFR, partie 1580). On s'attend à ce que la réglementation proposée accroisse le niveau de confiance à l'égard de la sûreté du réseau de transport ferroviaire canadien, ce qui aurait un impact positif sur le commerce interprovincial et international.				
4.	Si les données ou les renseignements – autres que les renseignements personnels – nécessaires pour le respect de la réglementation proposée ont déjà été recueillis par un autre ministère ou une autre administration, obtiendra-t-on ces informations auprès de ces derniers, plutôt que de demander à nouveau cette même information aux petites entreprises ou aux autres intervenants? (La collecte, la conservation, l'utilisation, la divulgation et l'élimination des renseignements personnels sont toutes assujetties aux exigences de la <i>Loi sur la protection des renseignements personnels</i> . Toute question relative au respect de la <i>Loi sur la protection des renseignements personnels</i> devrait être renvoyée au bureau de l'AIPRP ou aux services juridiques du ministère ou de l'organisme concerné.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les données ou les renseignements exigés correspondraient à ceux que d'autres modes de transport à Transports Canada ont déjà recueillis, et ils pourraient être obtenus à l'interne.				
5.	Les formulaires seront-ils pré-remplis avec les renseignements ou les données déjà disponibles au ministère en vue de réduire le temps et les coûts nécessaires pour les remplir? (Par exemple, quand une entreprise remplit une demande en ligne pour un permis, en entrant un identifiant ou un nom, le système pré-remplit le formulaire avec les données personnelles telles que les coordonnées du demandeur, la date, etc., lorsque cette information est déjà disponible au ministère.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Les entreprises ne devront remplir aucun formulaire.				
6.	Est-ce que les rapports et la collecte de données électroniques, notamment la validation et la confirmation électroniques de la réception de rapports, seront utilisés?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Les entreprises ne devront déposer aucun rapport.				
7.	Si la réglementation proposée l'exige, est-ce que les rapports seront harmonisés selon les processus opérationnels généralement utilisés par les entreprises ou les normes internationales lorsque cela est possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
L'établissement de rapports ne sera pas nécessaire.				
8.	Si d'autres formulaires sont requis, peut-on les rationaliser en les combinant à d'autres formulaires de renseignements exigés par le gouvernement?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Les entreprises ne devront envoyer aucun formulaire.				
III Mise en œuvre, conformité et normes de service		Oui	Non	S.O.
1.	A-t-on pris en compte les petites entreprises dans les régions éloignées, en particulier celles qui n'ont pas accès à Internet haute vitesse (large bande)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Transports Canada peut communiquer avec les entreprises par téléphone et par courrier recommandé.				
2.	Si des autorisations réglementaires (par exemple licences, permis, certificats) sont instaurées, des normes de service seront-elles établies concernant la prise de décisions en temps opportun, y compris pour ce qui est des plaintes portant sur le caractère inadéquat du service?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aucune autorisation réglementaire ne sera instaurée.				

III	Mise en œuvre, conformité et normes de service (<i>suite</i>)	Oui	Non	S.O.
3.	Un point de contact ou un bureau de dépannage a-t-il été clairement identifié pour les petites entreprises et les autres intervenants?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous pouvez poser vos questions à Marie-France Paquet, directrice générale, Transport terrestre intermodal, sûreté et préparatifs d'urgence, Transports Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, téléphone : 613-949-7778, télécopieur : 613-993-1714, courriel : Marie-France.Paquet@tc.gc.ca .				

B. Analyse de flexibilité réglementaire et inversion de la charge de la preuve

IV	Analyse de flexibilité réglementaire	Oui	Non	S.O.
1.	<p>Est-ce que le RÉIR comporte, dans la section relative à la lentille des petites entreprises, au moins une option flexible permettant de réduire les coûts de conformité ou les coûts administratifs assumés par les petites entreprises?</p> <p>Exemples d'options flexibles pour réduire les coûts :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Allongement du délai pour se conformer aux exigences, extension des périodes de transition ou attribution d'exemptions temporaires; • Recours à des normes axées sur le rendement; • Octroi d'exemptions partielles ou totales de conformité, surtout pour les entreprises ayant de bons antécédents (remarque : on devrait demander un avis juridique lorsqu'on envisage une telle option); • Réduction des coûts de conformité; • Réduction des frais ou des autres droits ou pénalités; • Utilisation d'incitatifs du marché; • Recours à un éventail d'options pour se conformer aux exigences, notamment des options de réduction des coûts; • Simplification des obligations de présentation de rapports et des inspections ainsi que la réduction de leur nombre; • Octroi des licences permanentes ou renouvelables moins fréquemment. 	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L'option choisie est celle qui impose le moins de coûts de conformité et de coûts administratifs aux petites entreprises. Transports Canada propose des exigences axées sur le rendement qui offriront aux entités réglementées une certaine souplesse pour élaborer et mettre en œuvre des mesures de sûreté adaptées à leur profil de risque personnel et à leur contexte opérationnel. En outre, Transports Canada prévoit rédiger des documents d'orientation qui diminueront les coûts de mise en œuvre				
2.	Le RÉIR renferme-t-il, dans l'Énoncé de l'analyse de flexibilité réglementaire, les coûts administratifs et de conformité quantifiés et exprimés en valeur monétaire, auxquels feront face les petites entreprises pour l'option initiale évaluée, de même que l'option flexible (dont les coûts sont moins élevés)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	Le RÉIR comprend-il, dans l'Énoncé de l'analyse de flexibilité réglementaire, une discussion des risques associés à la mise en œuvre de l'option flexible? (La minimisation des coûts administratifs et des coûts de conformité ne doit pas se faire au détriment de la santé des Canadiens, de la sécurité ou de l'environnement du Canada.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Transports Canada aurait pu adopter une approche plus vaste (option initiale) en rédigeant un règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses en vertu de la <i>Loi sur le transport des marchandises dangereuses</i> qui est entièrement harmonisé avec le règlement sur la sûreté des matières dangereuses des États-Unis. Cette option aurait toutefois imposé un fardeau non proportionnel au risque en matière de sûreté associé à l'exploitation des compagnies de chemin de fer. Selon des consultations préliminaires, une analyse de toutes les options, une évaluation des normes internationales et le niveau de risque que pose le secteur, on recommande d'élaborer un règlement qui est partiellement harmonisé avec les exigences réglementaires liées au transport ferroviaire des États-Unis (option flexible). En outre, afin de veiller à ce que la réglementation proposée n'impose pas un fardeau considérable aux petites entreprises, les exigences offriront aux entités réglementées une certaine souplesse pour élaborer et mettre en œuvre des mesures de sûreté adaptées à leurs circonstances, à leur profil de risque et à leur contexte opérationnel.				
4.	Le RÉIR comprend-il un sommaire de la rétroaction fournie par les petites entreprises pendant les consultations?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le RÉIR comprend un sommaire de la rétroaction fournie par les intervenants, y compris les petites entreprises.				
V	Inversion de la charge de la preuve	Oui	Non	S.O.
1.	Si l'option recommandée n'est pas l'option représentant les coûts les plus faibles pour les petites entreprises (par rapport aux coûts administratifs ou aux coûts de conformité), le RÉIR comprend-il une justification raisonnable?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to sections 27^a and 27.1^b of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*^c, proposes to make the annexed *Transportation of Dangerous Goods by Rail Security Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must be in writing and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Marie-France Paquet, Director General, Intermodal Surface, Security and Emergency Preparedness, Department of Transport, Place de Ville, Tower B, 112 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0W8 (fax: 613-993-1714; email: marie-france.paquet@tc.gc.ca).

Ottawa, June 19, 2017

Jurica Čapkun
Assistant Clerk of the Privy Council

Transportation of Dangerous Goods by Rail Security Regulations

Interpretation

Terminology — *Transportation of Dangerous Goods Regulations*

1 Unless the context requires otherwise, words and expressions used in these Regulations have the same meaning as in section 1.4 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*.

PART 1

Security Awareness Training, Security Plans and Security Plan Training

Overview — sections 3 to 5

2 (1) Sections 3 to 5 of these Regulations prescribe persons and set out requirements for the purposes of section 7.3 of the Act.

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu des articles 27^a et 27.1^b de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*^c, se propose de prendre le *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit 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 Marie-France Paquet, directrice générale, Transport terrestre intermodal, Sûreté et Préparatifs d'urgence, ministère des Transports, Place de Ville, Tour B, 112, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0W8 (téléc. : 613-993-1714; courriel : marie-france.paquet@tc.gc.ca).

Ottawa, le 19 juin 2017

Le greffier adjoint du Conseil privé
Jurica Čapkun

Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses

Interprétation

Terminologie — *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*

1 Sauf indication contraire du contexte, les termes utilisés dans le présent règlement s'entendent au sens de l'article 1.4 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

PARTIE 1

Formation sur la sensibilisation à la sûreté, plans de sûreté et formation relative au plan de sûreté

Survol — articles 3 à 5

2 (1) Les articles 3 à 5 du présent règlement désignent des personnes et prévoient les exigences pour l'application de l'article 7.3 de la Loi.

^a S.C. 2009, c. 9, s. 25

^b S.C. 2009, c. 9, s. 26

^c S.C. 1992, c. 34

^a L.C. 2009, ch. 9, art. 25

^b L.C. 2009, ch. 9, art. 26

^c L.C. 1992, ch. 34

Overview – section 6

(2) Section 6 of these Regulations sets out security requirements for the purposes of section 5 of the Act.

Overview – sections 7 to 9

(3) Sections 7 to 9 of these Regulations set out,

(a) in respect of sections 3 to 5 of these Regulations, requirements for the purposes of section 7.3 of the Act; and

(b) in respect of section 6 of these Regulations, security requirements for the purposes of section 5 of the Act.

Security awareness training

3 (1) A person who is employed by, or is acting — directly or indirectly — on behalf of, a carrier that imports, offers for transport, handles or transports dangerous goods in a railway vehicle is required to undergo training on the following topics:

(a) the security risks that are posed by those dangerous goods;

(b) the measures that are designed to enhance rail security; and

(c) the recognition of and response to potential threats and other security concerns.

Provision of training

(2) The carrier must ensure that the training is provided to the person

(a) before assigning the person to duties that involve the importing, offering for transport, handling or transporting of dangerous goods in a railway vehicle; and

(b) on a recurrent basis at least once every three years.

Security plan

4 (1) A carrier that imports, offers for transport, handles or transports in a railway vehicle any of the dangerous goods specified in Schedule 1 is required to have and to implement a security plan that

(a) is in writing;

(b) identifies, by job title, a senior manager responsible for the plan's overall development and implementation;

(c) describes the carrier's organizational structure, identifies any department that is responsible for implementing the plan or any portion of it, and identifies

Survol – article 6

(2) L'article 6 du présent règlement prévoit des règles de sûreté pour l'application de l'article 5 de la Loi.

Survol – articles 7 à 9

(3) Les articles 7 à 9 prévoient :

a) à l'égard des articles 3 à 5 du présent règlement, des exigences pour l'application de l'article 7.3 de la Loi;

b) à l'égard de l'article 6 du présent règlement, des exigences de sûreté pour l'application de l'article 5 de la Loi.

Formation sur la sensibilisation à la sûreté

3 (1) Toute personne qui est employée par un transporteur qui importe, présente au transport, manutentionne ou transporte des marchandises dangereuses à bord d'un véhicule ferroviaire, ou qui agit, directement ou indirectement, pour le compte de ce transporteur, est tenue de suivre une formation portant sur les aspects suivants :

a) les risques relatifs à la sûreté que posent ces marchandises dangereuses;

b) les mesures conçues pour renforcer la sûreté ferroviaire;

c) la reconnaissance des menaces potentielles et des autres préoccupations en matière de sûreté et l'intervention à la suite de celles-ci.

Formation donnée

(2) Le transporteur veille à ce que la formation soit donnée à la personne :

a) avant de lui assigner des fonctions comportant l'importation, la présentation au transport, la manutention ou le transport de marchandises dangereuses à bord d'un véhicule ferroviaire;

b) sur une base régulière, au moins une fois tous les trois ans.

Plan de sûreté

4 (1) Tout transporteur qui importe, présente au transport, manutentionne ou transporte à bord d'un véhicule ferroviaire l'une ou l'autre des marchandises dangereuses précisées à l'annexe 1 est tenu de disposer d'un plan de sûreté et de le mettre en œuvre. Le plan :

a) est par écrit;

b) indique, par le titre de son poste, le cadre supérieur chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre générales du plan;

c) décrit la structure organisationnelle du transporteur, indique les services chargés de la mise en œuvre

every position whose incumbent is responsible for implementing the plan or any portion of it;

(d) describes the security duties of each identified department and position;

(e) sets out a process for notifying each person who is responsible for implementing the plan or any portion of it when the plan or that portion of it must be implemented;

(f) includes an assessment of the security risks associated with the handling or transport of the dangerous goods specified in Schedule 1 that the carrier imports, offers for transport, handles or transports;

(g) sets out measures to prevent access by unauthorized persons to those dangerous goods and to the railway vehicles used to transport those dangerous goods;

(h) sets out measures to verify information provided by individuals who apply for positions that involve access to those dangerous goods;

(i) sets out a policy on limiting access to security-sensitive information and sets out measures for the sharing, storing and destruction of that information;

(j) sets out measures to address other security risks identified in the assessment referred to in paragraph (f);

(k) sets out a program for the security awareness training required under section 3 and the security plan training required under sections 5 and 6; and

(l) sets out measures for responding to security incidents and for reporting them.

du plan ou de toute partie de celui-ci et indique les postes dont les titulaires sont chargés de la mise en œuvre du plan ou de toute partie de celui-ci;

d) décrit les fonctions relatives à la sûreté de chaque service et de chaque poste indiqués;

e) prévoit un processus pour aviser chaque personne chargée de la mise en œuvre du plan ou de toute partie de celui-ci lorsque le plan ou cette partie de celui-ci doit être mis en œuvre;

f) comprend une évaluation des risques relatifs à la sûreté qui sont associés à la manutention ou au transport des marchandises dangereuses précisées à l'annexe 1 que le transporteur importe, présente au transport, manutentionne ou transporte;

g) prévoit des mesures visant à prévenir l'accès, par des personnes non autorisées, à ces marchandises dangereuses et aux véhicules ferroviaires utilisés pour les transporter;

h) prévoit des mesures visant à vérifier les renseignements fournis par les candidats aux postes comportant l'accès à ces marchandises dangereuses;

i) prévoit une politique visant à restreindre l'accès aux renseignements sensibles sur le plan de la sûreté et des mesures visant leur communication, leur conservation et leur destruction;

j) prévoit des mesures visant à faire face aux autres risques relatifs à la sûreté qui sont indiqués dans l'évaluation visée à l'alinéa f);

k) prévoit un programme relatif à la formation sur la sensibilisation à la sûreté exigée par l'article 3 et à la formation relative au plan de sûreté exigée aux articles 5 et 6;

l) prévoit des mesures visant à intervenir à la suite des incidents de sûreté et à en faire rapport.

Implementation

(2) The carrier must

(a) make the most recent version of the security plan or any portion of it available to each person who is responsible for implementing the plan or that portion of it;

(b) review the plan at least once a year;

(c) revise the plan if a change in circumstances is likely to affect the security risks identified in the assessment referred to in paragraph (1)(f);

(d) notify the persons referred to in paragraph (a) of any revisions to the plan;

Mise en œuvre

(2) Le transporteur est tenu :

a) de mettre la version la plus récente du plan de sûreté ou de toute partie de celui-ci à la disposition de chaque personne chargée de la mise en œuvre du plan ou de cette partie de celui-ci;

b) de le revoir au moins une fois par année;

c) de le réviser si un changement de circonstances est susceptible d'avoir une incidence sur les risques relatifs à la sûreté indiqués dans l'évaluation visée à l'alinéa (1)f);

d) d'aviser les personnes visées à l'alinéa a) de toute révision apportée au plan;

(e) ensure that a copy of the most recent version of the plan can be accessed at the carrier's principal place of business; and

(f) make the plan available to the Minister on reasonable notice given by the Minister.

Commensurate measures

(3) The measures required under subsection 7.3(2) of the Act and under subsection (1) of these Regulations must be commensurate with the security risks identified in the assessment referred to in paragraph (1)(f).

Pre-existing plan

(4) For greater certainty, nothing in this section requires a carrier to develop a security plan if the carrier already has a plan that meets the requirements of subsections (1) and (3).

Security plan training — prescribed persons

5 (1) A person who is employed by, or is acting — directly or indirectly — on behalf of, a carrier that is required to have and to implement a security plan under section 4 is required to undergo training on the entire plan if that person has duties that involve the importing, offering for transport, handling or transporting of any of the dangerous goods specified in Schedule 1.

Provision of training

(2) The carrier must ensure that training on the entire security plan is provided to the person

(a) before assigning the person to the duties referred to in subsection (1); and

(b) on a recurrent basis at least once every three years.

Security plan training — other persons

6 (1) A carrier that is required to have and to implement a security plan under section 4 must ensure that training on the entire security plan is provided to any person is employed by, or is acting — directly or indirectly — on behalf of, the carrier, and who is responsible for implementing the plan or any portion of it.

Provision of training

(2) The training must be provided to the person

(a) within six months after the day on which the person is assigned the responsibility referred to in subsection (1); and

e) de veiller à ce qu'une copie de la plus récente version du plan soit disponible à l'établissement principal du transporteur;

f) de mettre une copie du plan à la disposition du ministre sur préavis raisonnable de celui-ci.

Mesures proportionnées

(3) Les mesures exigées au paragraphe 7.3(2) de la Loi et au paragraphe (1) du présent règlement doivent être proportionnelles aux risques relatifs à la sûreté indiqués dans l'évaluation visée à l'alinéa (1)f).

Plan existant

(4) Il est entendu que le présent article n'a pas pour effet d'exiger que le transporteur élabore un plan de sûreté s'il dispose déjà d'un plan conforme aux exigences des paragraphes (1) et (3).

Formation relative au plan de sûreté — personnes désignées

5 (1) Toute personne qui est employée par un transporteur tenu, en application de l'article 4, de disposer d'un plan de sûreté et de le mettre en œuvre, ou qui agit, directement ou indirectement, pour le compte de ce transporteur, est tenue de suivre une formation relative à l'ensemble du plan si elle est chargée de fonctions comportant l'importation, la présentation au transport, la manutention ou le transport de l'une ou l'autre des marchandises dangereuses précisées à l'annexe 1.

Formation donnée

(2) Le transporteur veille à ce que la formation relative à l'ensemble du plan de sûreté soit donnée à la personne :

a) avant de lui assigner les fonctions visées au paragraphe (1);

b) sur une base régulière, au moins une fois tous les trois ans.

Formation relative au plan de sûreté — autres personnes

6 (1) Le transporteur qui est tenu, en application de l'article 4, de disposer d'un plan de sûreté et de le mettre en œuvre veille à ce qu'une formation relative à l'ensemble du plan de sûreté soit donnée à toute personne qu'il emploie, ou qui agit, directement ou indirectement, pour le compte de celui-ci et qui est chargée de la mise en œuvre du plan ou de toute partie de celui-ci.

Formation donnée

(2) La formation est donnée à la personne :

a) dans les six mois suivant la date où lui est assignée la charge visée au paragraphe (1);

(b) on a recurrent basis at least once every three years.

b) sur une base régulière, au moins une fois tous les trois ans.

Supervision

(3) The carrier must ensure that, until the person undergoes training on the entire security plan, the person performs their duties under the supervision of a person who has undergone training on the entire security plan.

Supervision

(3) Le transporteur veille à ce que, jusqu'à ce qu'elle suive la formation relative à l'ensemble du plan, la personne remplisse ses fonctions sous la supervision d'une personne qui a suivi cette même formation.

Training topics

7 Training on an entire security plan must cover the following topics:

(a) the carrier's security objectives;

(b) the carrier's organizational structure with respect to security;

(c) the carrier's security procedures;

(d) the security duties of the person who is undergoing the training and the security duties of other persons who are employed by, or who act — directly or indirectly — on behalf of, the carrier; and

(e) the measures to be taken in accordance with the plan in the event of a security incident.

Aspects de la formation

7 La formation relative à l'ensemble du plan de sûreté porte sur les aspects suivants :

a) les objectifs du transporteur en matière de sûreté;

b) sa structure organisationnelle en matière de sûreté;

c) sa procédure en matière de sûreté;

d) les fonctions relatives à la sûreté assignées à la personne qui suit la formation et à toute autre personne qui est employée par le transporteur ou qui agit, directement ou indirectement, pour le compte de celui-ci;

e) les mesures à prendre en conformité avec le plan dans le cas d'un incident de sûreté.

Training on revised plan

8 If a carrier that is required to have and to implement a security plan under section 4 revises the plan in a way that significantly affects the security duties of a person referred to in subsection 5(1) or 6(1), the carrier must ensure that, within 90 days after the day on which the revisions are implemented, the person is provided with training on the revisions.

Formation relative au plan révisé

8 Le transporteur qui est tenu, en application de l'article 4, de disposer d'un plan de sûreté et de le mettre en œuvre et qui le révise d'une manière qui a une incidence importante sur les fonctions relatives à la sûreté assignées à l'une ou l'autre des personnes visées aux paragraphes 5(1) ou 6(1) veille à ce que la formation relative aux révisions soit donnée à celle-ci dans les quatre-vingt-dix jours suivant la date de la mise en œuvre des révisions.

Training records

9 (1) A carrier must have an up-to-date training record for each person who has undergone training under section 3, 5, 6 or 8.

Dossiers de formation

9 (1) Le transporteur dispose d'un dossier de formation à jour pour chaque personne qui a suivi la formation visée aux articles 3, 5, 6 ou 8.

Retention period

(2) The carrier must retain the record for at least 90 days after the day on which the person ceases to be employed by, or ceases to act — directly or indirectly — on behalf of, the carrier.

Période de conservation

(2) Il conserve le dossier au moins quatre-vingt-dix jours après la date où la personne cesse d'être employée par lui ou cesse d'agir, directement ou indirectement, pour le compte de celui-ci.

PART 2

Rail Security Requirements

Overview

10 This Part sets out security requirements for the purposes of section 5 of the Act.

Rail security coordinator

11 (1) A carrier must have, at all times, a rail security coordinator or an acting rail security coordinator.

Contact information

(2) The carrier must provide the Minister with

(a) the name and job title of the rail security coordinator or acting rail security coordinator; and

(b) 24-hour contact information for the rail security coordinator or acting rail security coordinator.

Duties

12 A carrier must ensure that the rail security coordinator or acting rail security coordinator

(a) coordinates security matters within the carrier's organization; and

(b) acts as the principal contact between the carrier, law enforcement and emergency response agencies and the Minister with respect to security matters.

Security inspection — railway vehicle accepted

13 (1) If a carrier accepts a railway vehicle containing dangerous goods for transport in a train, and a placard is required under Part 4 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* for the railway vehicle, the carrier must carry out a ground-level visual security inspection of the railway vehicle when it is accepted for transport and when it is placed in the train.

Security inspection — dangerous goods accepted

(2) If a carrier accepts dangerous goods for transport in a railway vehicle in a train, and a placard is required under Part 4 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* for the railway vehicle, the carrier must carry out a

PARTIE 2

Exigences en matière de sécurité ferroviaire

Survol

10 La présente partie prévoit des exigences de sûreté pour l'application de l'article 5 de la Loi.

Coordonnateur de la sûreté ferroviaire

11 (1) Le transporteur est tenu d'avoir, en tout temps, un coordonnateur de la sûreté ferroviaire ou un coordonnateur de la sûreté ferroviaire par intérim.

Coordinnées

(2) Il fournit au ministre les renseignements suivants :

a) le nom et le titre du poste du coordonnateur de la sûreté ferroviaire ou du coordonnateur de la sûreté ferroviaire par intérim;

b) les coordonnées pour joindre, en tout temps, le coordonnateur de la sûreté ferroviaire ou le coordonnateur de la sûreté ferroviaire par intérim.

Fonctions

12 Le transporteur veille à ce que le coordonnateur de la sûreté ferroviaire ou le coordonnateur de la sûreté ferroviaire par intérim :

a) d'une part, assure la coordination des questions de sûreté au sein de l'organisation du transporteur;

b) d'autre part, serve de point de contact principal entre le transporteur, les organismes d'application de la loi et d'intervention d'urgence et le ministre à l'égard des questions de sûreté.

Inspections de sûreté — à l'acceptation d'un véhicule ferroviaire

13 (1) S'il accepte pour le transport dans un train un véhicule ferroviaire contenant des marchandises dangereuses et si une plaque est exigée sous le régime de la partie 4 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, le transporteur effectue une inspection visuelle de sûreté au sol de ce véhicule ferroviaire lorsque celui-ci est accepté pour le transport et lorsque celui-ci est placé dans le train.

Inspections de sûreté — à l'acceptation des marchandises dangereuses

(2) S'il accepte des marchandises dangereuses pour le transport à bord d'un véhicule ferroviaire dans un train et qu'une plaque est exigée sous le régime de la partie 4 du *Règlement sur le transport des marchandises*

visual security inspection of the railway vehicle when it is placed in the train.

Tampering or suspicious items

(3) If a carrier that is carrying out an inspection under subsection (1) or (2) discovers signs of tampering or a suspicious item, the carrier must take measures to determine whether security has been compromised.

Compromise of security

(4) If the carrier determines that security has been compromised, the carrier must take measures to address the situation before transporting the dangerous goods.

PART 3

Security Reporting Requirements

Overview

14 This Part sets out security requirements for the purposes of section 5 of the Act.

Potential threats and other security concerns

15 (1) A carrier that handles or transports dangerous goods by railway vehicle must immediately report any potential threat or other security concern by telephone to CANUTEC. Potential threats and other security concerns include

- (a)** any interference with a train crew;
- (b)** any bomb threats, either specific or non-specific;
- (c)** any reports or discoveries of suspicious items that result in a disruption of railway operations;
- (d)** any suspicious activities observed on a train or inside a facility used by the carrier that result in a disruption of railway operations;
- (e)** any suspicious activities observed on or near a railway vehicle, at or near infrastructure used in railway operations, or at or near a facility or location used in railway operations;
- (f)** the discovery, seizure or discharge of a firearm or other weapon on or near a railway vehicle, at or near infrastructure used in railway operations, or at or near a facility or location used in railway operations;
- (g)** any signs of tampering with a railway vehicle; and
- (h)** any information relating to the possible surveillance of a railway vehicle, of infrastructure used in

dangereuses, le transporteur effectue une inspection visuelle de sûreté du véhicule ferroviaire lorsque celui-ci est placé dans le train.

Altérations ou objets suspects

(3) S'il découvre des indices d'altération ou un objet suspect, le transporteur qui effectue une inspection en application des paragraphes (1) ou (2) prend des mesures pour établir si la sûreté a été compromise.

Sûreté compromise

(4) S'il établit que la sûreté a été compromise, le transporteur prend des mesures pour remédier à la situation avant de transporter les marchandises dangereuses.

PARTIE 3

Exigences — rapports en matière de sûreté

Survol

14 La présente partie prévoit des règles de sûreté pour l'application de l'article 5 de la Loi.

Menaces potentielles et autres préoccupations en matière de sûreté

15 (1) Le transporteur qui manutentionne ou transporte des marchandises dangereuses à bord d'un véhicule ferroviaire fait immédiatement rapport par téléphone à CANUTEC de toute menace potentielle et de toute autre préoccupation en matière de sûreté. Les menaces potentielles et les autres préoccupations en matière de sûreté comprennent :

- a)** l'entrave au travail de l'équipage du train;
- b)** les alertes à la bombe, qu'elles soient précises ou non;
- c)** le signalement ou la découverte d'un objet suspect qui entraîne la perturbation des activités ferroviaires;
- d)** les activités suspectes qui sont observées à bord d'un train ou dans une installation utilisée par le transporteur et qui entraînent la perturbation des activités ferroviaires;
- e)** les activités suspectes qui sont observées à bord ou à proximité d'un véhicule ferroviaire, ou dans une infrastructure, une installation ou un endroit utilisés pour des activités ferroviaires ou à proximité de ceux-ci;
- f)** la découverte, la saisie ou le déchargement d'une arme à feu ou d'une autre arme à bord ou à proximité d'un véhicule ferroviaire, ou dans une infrastructure, une installation ou un endroit utilisés pour des activités ferroviaires ou à proximité de ceux-ci;

railway operations, or of a facility or location used in railway operations.

Contents of report

(2) The report must include, if applicable and to the extent known, the following information:

- (a)** the carrier's name and contact information, including telephone numbers and email addresses;
- (b)** the name of the person who is making the report on behalf of the carrier and the person's title and contact information, including their telephone numbers and email addresses;
- (c)** any information that identifies any train that is affected by the potential threat or other security concern, including its itinerary and line or route position;
- (d)** any information that identifies any railway vehicle, infrastructure, facility or location that is affected by the potential threat or other security concern;
- (e)** the classification and quantity of any dangerous goods that are involved in the potential threat or other security concern;
- (f)** a description of the potential threat or other security concern, including the date and time that the carrier became aware of it and the time and date of any incident linked to it;
- (g)** the names of the persons involved in the potential threat or other security concern, and any other information related to those persons; and
- (h)** the source of any threat information.

Avoidance of double reporting

16 If a carrier is required to make a report under Part 8 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* and the report's subject matter is a potential threat or other security concern for the purposes of section 15 of these Regulations, the carrier is not required to make a report under that section.

g) les indices d'altération d'un véhicule ferroviaire;

h) les renseignements relatifs à la surveillance possible d'un véhicule ferroviaire ou d'une infrastructure, d'une installation ou d'un endroit utilisés pour des activités ferroviaires.

Contenu du rapport

(2) Le rapport comprend, le cas échéant et dans la mesure où ils sont connus, les renseignements suivants :

- a)** le nom du transporteur et ses coordonnées, y compris ses numéros de téléphone et adresses électroniques;
- b)** le nom de la personne qui fait le rapport pour le compte du transporteur, son titre et ses coordonnées, y compris ses numéros de téléphone et adresses électroniques;
- c)** des renseignements qui identifient le train visé par la menace potentielle ou l'autre préoccupation en matière de sûreté, y compris son itinéraire et sa position sur la ligne ou la route;
- d)** des renseignements qui identifient le véhicule ferroviaire, l'infrastructure, l'installation ou l'endroit qui sont visés par la menace potentielle ou l'autre préoccupation en matière de sûreté;
- e)** la classification et la quantité de la marchandise dangereuse visée par la menace potentielle ou l'autre préoccupation en matière de sûreté;
- f)** une description de la menace potentielle ou l'autre préoccupation en matière de sûreté, y compris la date et l'heure où le transporteur en a pris connaissance et la date et l'heure de tout incident lié à la menace potentielle ou l'autre préoccupation en matière de sûreté;
- g)** les noms des personnes visées par la menace potentielle ou une autre préoccupation en matière de sûreté et tout autre renseignement relatif à ces personnes;
- h)** la source de tout renseignement sur les menaces.

Évitement — dédoublement des rapports

16 S'il est tenu de faire un rapport en application de la partie 8 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* et que l'objet de celui-ci est une menace potentielle ou une autre préoccupation en matière de sûreté pour l'application de l'article 15 du présent règlement, le transporteur n'est pas tenu de faire un rapport en application de cet article.

PART 4

Exemptions

Various exemptions

17 Parts 1 to 3 of these Regulations do not apply in respect of dangerous goods that are exempted from all or a portion of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* in accordance with one or more of the provisions of those Regulations that are set out in Schedule 2 to these Regulations.

Limited quantities

18 Parts 1 to 3 of these Regulations do not apply in respect of dangerous goods that are in a limited quantity as determined in accordance with subsection 1.17(1) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*.

Excepted quantities

19 Parts 1 to 3 of these Regulations do not apply in respect of dangerous goods if

(a) they are in an excepted quantity as determined in accordance with subsections 1.17.1(1) and (2) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* or are in an excepted quantity that is specified in subsection 1.17.1(8) of those Regulations; and

(b) the requirement set out in subsection 1.17.1(5) of those Regulations is met.

Samples for classifying, analysing or testing

20 Parts 1 and 2 of these Regulations do not apply in respect of samples of goods that the consignor reasonably believes to be dangerous goods if

(a) the classification or the exact chemical composition of the goods is unknown and cannot be readily determined; and

(b) the conditions set out in paragraphs 1.19.1(a) to (d) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* are met.

Dangerous goods in instrument or equipment

21 Sections 4 to 9 and Part 2 of these Regulations do not apply in respect of dangerous goods that are exempted from a portion of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* in accordance with section 1.29 of those Regulations.

PARTIE 4

Exemptions

Exemptions diverses

17 Les parties 1 à 3 du présent règlement ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont exemptées de l'application, en totalité ou en partie, du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* conformément à l'une ou plusieurs des dispositions de ce règlement prévues à l'annexe 2 du présent règlement.

Quantités limitées

18 Les parties 1 à 3 du présent règlement ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont en une quantité limitée déterminée conformément au paragraphe 1.17(1) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Quantités exceptées

19 Les parties 1 à 3 du présent règlement ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses si :

a) d'une part, elles sont en une quantité exceptée déterminée conformément aux paragraphes 1.17.1(1) et (2) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* ou en une quantité exceptée précisée au paragraphe 1.17.1(8) de ce règlement;

b) d'autre part, l'exigence prévue au paragraphe 1.17.1(5) de ce règlement est respectée.

Échantillons pour classification, analyse ou épreuve

20 Les parties 1 et 2 du présent règlement ne s'appliquent pas à l'égard des échantillons de marchandises dont l'expéditeur a des motifs raisonnables de croire qu'ils sont des marchandises dangereuses si :

a) d'une part, leur classification ou leur composition chimique exacte est inconnue et ne peut être facilement déterminée;

b) d'autre part, les conditions prévues aux alinéas 1.19.1a) à d) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* sont réunies.

Marchandises dangereuses contenues dans un instrument ou un équipement

21 Les articles 4 à 9 et la partie 2 du présent règlement ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont exemptées de l'application, en partie, du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* conformément à l'article 1.29 de ce règlement.

Flammable liquids

22 Parts 1 and 2 of these Regulations do not apply in respect of dangerous goods that are exempted from a portion of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* in accordance with section 1.33 of those Regulations.

Gasoline used to operate instrument or equipment

23 Parts 1 and 2 of these Regulations do not apply in respect of dangerous goods that are exempted from a portion of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* in accordance with section 1.34.1 of those Regulations.

Human or animal specimens

24 Parts 1 to 3 of these Regulations do not apply in respect of human or animal specimens that are believed not to contain infectious substances and that are in a means of containment referred to in paragraph 1.42(2)(a) or (b) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*.

Medical or clinical waste

25 Parts 1 to 3 of these Regulations do not apply in respect of dangerous goods that are medical waste or clinical waste if the conditions set out in paragraphs 1.42.3(a) and (b) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* are met.

Radioactive materials

26 Parts 1 and 2 of these Regulations do not apply in respect of dangerous goods that are radioactive materials included in Class 7 if the conditions set out in paragraphs 1.43(a) and (b) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* are met.

Residue in drum

27 (1) Subject to subsection (2), sections 4 to 9 and Part 2 of these Regulations do not apply in respect of a residue of dangerous goods contained in a drum if the conditions set out in paragraphs 1.44(a) and (b) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* are met.

Exception

(2) This exemption does not apply in respect of dangerous goods that are included in Packing Group I or that are contained in a drum for which a Class 1, 4.3, 6.2 or 7 label is required under the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*.

Marine pollutants

28 Sections 4 to 9 and Part 2 of these Regulations do not apply in respect of substances that are classified as marine

Liquides inflammables

22 Les parties 1 et 2 du présent règlement ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont exemptées de l'application, en partie, du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* conformément à l'article 1.33 de ce règlement.

Essence utilisée pour le fonctionnement d'un instrument ou d'un équipement

23 Les parties 1 et 2 du présent règlement ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont exemptées, en totalité ou en partie, de l'application du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* conformément à l'article 1.34.1 de ce règlement.

Spécimens d'origine humaine ou animale

24 Les parties 1 à 3 du présent règlement ne s'appliquent pas à l'égard des spécimens d'origine humaine ou animale dont il est permis de croire qu'ils ne contiennent pas de matière infectieuse et qui sont placés dans l'un des contenants visés aux alinéas 1.42(2)a ou b) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Déchets médicaux ou déchets d'hôpital

25 Les parties 1 à 3 du présent règlement ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont des déchets médicaux ou des déchets d'hôpital si les conditions prévues aux alinéas 1.42.3a) et b) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* sont réunies.

Matières radioactives

26 Les parties 1 et 2 du présent règlement ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont des matières radioactives incluses dans la classe 7 si les conditions prévues aux alinéas 1.43a) et b) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* sont réunies.

Résidus dans un fût

27 (1) Sous réserve du paragraphe (2), les articles 4 à 9 et la partie 2 du présent règlement ne s'appliquent pas à l'égard d'un résidu de marchandises dangereuses placées dans un fût si les conditions prévues aux alinéas 1.44a) et b) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* sont réunies.

Exception

(2) La présente exemption ne s'applique pas à l'égard des marchandises dangereuses incluses dans le groupe d'emballage I ou placées dans un fût pour lequel une étiquette serait exigée pour les classes 1, 4.3, 6.2 ou 7 en vertu du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Polluants marins

28 Les articles 4 à 9 et la partie 2 du présent règlement ne s'appliquent pas à l'égard des matières qui sont classées

pollutants in accordance with section 2.43 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*.

Life-saving appliances

29 Parts 1 to 3 of these Regulations do not apply in respect of dangerous goods that are determined, in accordance with subsections (1) and (2) of special provision 21, to be either UN2990, LIFE-SAVING APPLIANCES, SELF-INFLATING, or UN3072, LIFE-SAVING APPLIANCES NOT SELF-INFLATING, containing dangerous goods as equipment, if the conditions set out in subsection (3) of that special provision are met.

Molten sulphur

30 Parts 1 to 3 of these Regulations do not apply in respect of dangerous goods that are UN2448, MOLTEN SULFUR, MOLTEN SULPHUR, SULFUR, MOLTEN, or SULPHUR, MOLTEN, if the dangerous goods are in a large means of containment and the conditions set out in paragraphs (a) and (b) of special provision 32 are met.

Lithium cells and batteries

31 Parts 1 to 3 of these Regulations do not apply in respect of dangerous goods that are UN3090, LITHIUM METAL BATTERIES (including lithium alloy batteries), UN3091, LITHIUM METAL BATTERIES CONTAINED IN EQUIPMENT (including lithium alloy batteries) or LITHIUM METAL BATTERIES PACKED WITH EQUIPMENT (including lithium alloy batteries), UN3480, LITHIUM ION BATTERIES (including lithium ion polymer batteries), or UN3481, LITHIUM ION BATTERIES CONTAINED IN EQUIPMENT (including lithium ion polymer batteries) or LITHIUM ION BATTERIES PACKED WITH EQUIPMENT (including lithium ion polymer batteries), if

- (a)** the conditions set out in subsection (1) of special provision 34 are met; and
- (b)** in the case of cells and batteries that are installed in equipment, the requirements of subsections (2) to (4) of special provision 34 are met.

Neutron radiation detectors

32 (1) Parts 1 to 3 of these Regulations do not apply in respect of a neutron radiation detector, including one with solder glass joints, that

- (a)** does not contain more than 1 g of boron trifluoride gas;

comme polluants marins conformément à l'article 2.43 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Engins de sauvetage

29 Les parties 1 à 3 du présent règlement ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont déterminées, conformément aux paragraphes (1) et (2) de la disposition particulière 21, comme étant soit UN2990, ENGINS DE SAUVETAGE AUTOINFLATABLES, soit UN3072, ENGINS DE SAUVETAGE NON AUTOINFLATABLES contenant des marchandises dangereuses comme équipement, si les conditions prévues au paragraphe (3) de cette disposition particulière sont réunies.

Soufre fondu

30 Les parties 1 à 3 du présent règlement ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont UN2448, SOUFRE FONDU, si celles-ci sont placées dans un grand contenant et si les conditions prévues aux alinéas a) et b) de la disposition particulière 32 sont réunies.

Piles et batteries au lithium

31 Les parties 1 à 3 du présent règlement ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont UN3090, PILES AU LITHIUM MÉTAL (y compris les piles à alliage de lithium), UN3091, PILES AU LITHIUM MÉTAL CONTENUES DANS UN ÉQUIPEMENT (y compris les piles à alliage de lithium) ou PILES AU LITHIUM MÉTAL EMBALLÉES AVEC UN ÉQUIPEMENT (y compris les piles à alliage de lithium), UN3480, PILES AU LITHIUM IONIQUE (y compris les piles au lithium ionique à membrane polymère) ou UN3481, PILES AU LITHIUM CONTENUES DANS UN ÉQUIPEMENT (y compris les piles au lithium ionique à membrane polymère), ou PILES AU LITHIUM IONIQUE EMBALLÉES AVEC UN ÉQUIPEMENT (y compris les piles au lithium ionique à membrane polymère), si :

- a)** d'une part, les conditions prévues au paragraphe (1) de la disposition particulière 34 sont réunies;
- b)** d'autre part, dans le cas des piles et batteries qui sont installées dans un équipement, les exigences des paragraphes (2) à (4) de la disposition particulière 34 sont respectées.

Détecteurs de rayonnement neutronique

32 (1) Les parties 1 à 3 du présent règlement ne s'appliquent pas à l'égard d'un détecteur de rayonnement neutronique, y compris celui à joints en verre de scellement, qui, à la fois :

- a)** contient au plus de 1 g de trifluorure de bore gazeux;

(b) may be transported under the shipping name UN1008, BORON TRIFLUORIDE, in accordance with subsection (1) of special provision 145; and

(c) is packed in accordance with subsection (2) of special provision 145.

Radiation detection systems

(2) Parts 1 to 3 of these Regulations do not apply in respect of a radiation detection system that contains a neutron radiation detector, including one with solder glass joints, if

(a) the neutron radiation detector meets the conditions set out in paragraphs (1)(a) and (b); and

(b) the radiation detection system is packed in accordance with subsection (3) of special provision 145.

b) peut être transporté sous l'appellation réglementaire UN1008, TIFLUORURE DE BORE, en application du paragraphe (1) de la disposition particulière 145;

c) est emballé conformément au paragraphe (2) de cette disposition particulière.

Systèmes de détection des rayonnements

(2) Les parties 1 à 3 du présent règlement ne s'appliquent pas à l'égard d'un système de détection des rayonnements qui contient un détecteur de rayonnement neutronique, y compris celui à joints en verre de scellement, si :

a) d'une part, le détecteur de rayonnement neutronique respecte les conditions prévues aux alinéas (1)a) et b);

b) d'autre part, le système de détection des rayonnements est emballé conformément au paragraphe (3) de la disposition particulière 145.

PART 5

Amendments and Coming into Force

Amendments to These Regulations

33 The English version of these Regulations is amended by replacing “carrier” with “consignor or carrier”, with any necessary modifications, in the following provisions:

(a) paragraphs 7(b) and (c); and

(b) subsection 9(2).

34 These Regulations are amended by replacing “carrier” with “consignor or carrier”, with any necessary modifications, in the following provisions:

(a) the portion of subsection 3(1) before paragraph (a) and the portion of subsection 3(2) before paragraph (a);

(b) subsections 4(1), (2) and (4);

(c) subsection 5(1) and the portion of subsection 5(2) before paragraph (a);

(d) subsections 6(1) and (3);

(e) paragraphs 7(a) and (d);

(f) section 8; and

(g) subsection 9(1).

PARTIE 5

Modifications et entrée en vigueur

Modifications du présent règlement

33 Dans les passages ci-après de la version anglaise du présent règlement, « carrier » est remplacé par « consignor or carrier », avec les adaptations nécessaires :

a) les alinéas 7b) et c);

b) le paragraphe 9(2).

34 Dans les passages ci-après du présent règlement, « transporteur » est remplacé par « expéditeur ou transporteur », avec les adaptations nécessaires :

a) le passage du paragraphe 3(1) précédant l'alinéa a) et le passage du paragraphe 3(2) précédant l'alinéa a);

b) les paragraphes 4(1), (2) et (4);

c) le paragraphe 5(1) et le passage du paragraphe 5(2) précédant l'alinéa a);

d) les paragraphes 6(1) et (3);

e) les alinéas 7a) et d);

f) l'article 8;

g) le paragraphe 9(1).

Coming into Force

One month after registration

35 (1) Subject to subsections (2) to (4), these Regulations come into force on the day that, in the first month after the month in which they are registered, has the same calendar number as the day on which they are registered or, if that first month has no day with that number, the last day of that first month.

Nine months after registration

(2) Sections 2 to 9 come into force on the day that, in the ninth month after the month in which these Regulations are registered, has the same calendar number as the day on which they are registered or, if that ninth month has no day with that number, the last day of that ninth month.

Three months after registration

(3) Sections 10 to 13 come into force on the day that, in the third month after the month in which these Regulations are registered, has the same calendar number as the day on which they are registered or, if that third month has no day with that number, the last day of that third month.

First anniversary of registration

(4) Sections 33 and 34 come into force on the first anniversary of the day on which these Regulations are registered.

SCHEDULE 1

(Subsections 4(1) and 5(1))

Security-sensitive Dangerous Goods

Item	Description
1	Any quantity of dangerous goods included in Class 1.1, 1.2 or 1.3
2	Any quantity of dangerous goods included in Class 1.4, 1.5 or 1.6 for which a placard is required under Part 4 of the <i>Transportation of Dangerous Goods Regulations</i>
3	Any dangerous goods included in Class 2.1 that are in a single means of containment and are in a quantity that exceeds 3 000 L
4	Any dangerous goods included in Class 2.2, with a subsidiary class of Class 5.1, that are in a single means of containment and are in a quantity that exceeds 3 000 L

Entrée en vigueur

Un mois après l'enregistrement

35 (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), le présent règlement entre en vigueur le jour qui, dans le premier mois suivant le mois de son enregistrement, porte le même quantième que le jour de son enregistrement ou, à défaut de quantième identique, le dernier jour de ce premier mois.

Neuf mois après l'enregistrement

(2) Les articles 2 à 9 entrent en vigueur le jour qui, dans le neuvième mois suivant le mois de l'enregistrement du présent règlement, porte le même quantième que le jour de son enregistrement ou, à défaut de quantième identique, le dernier jour de ce neuvième mois.

Trois mois après l'enregistrement

(3) Les articles 10 à 13 entrent en vigueur le jour qui, dans le troisième mois suivant le mois de l'enregistrement du présent règlement, porte le même quantième que le jour de son enregistrement ou, à défaut de quantième identique, le dernier jour de ce troisième mois.

Premier anniversaire de l'enregistrement

(4) Les articles 33 et 34 entrent en vigueur au premier anniversaire de l'enregistrement du présent règlement.

ANNEXE 1

(paragraphes 4(1) et 5(1))

Marchandises dangereuses critiques pour la sûreté

Article	Description
1	Toute quantité de marchandises dangereuses incluses dans les classes 1.1, 1.2 ou 1.3
2	Toute quantité de marchandises dangereuses incluses dans les classes 1.4, 1.5 ou 1.6 pour lesquelles une plaque est exigée sous le régime de la partie 4 du <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i>
3	Les marchandises dangereuses incluses dans la classe 2.1 qui sont dans un seul contenant et dont la quantité est supérieure à 3 000 L
4	Les marchandises dangereuses incluses dans la classe 2.2, avec une classe subsidiaire de la classe 5.1, qui sont dans un seul contenant et dont la quantité dépasse 3 000 L

Item	Description	Article	Description
5	Any quantity of dangerous goods included in Class 2.3	5	Toute quantité de marchandises dangereuses incluses dans la classe 2.3
6	Any dangerous goods included in Class 3 that are included in packing group I or II, are in a single means of containment and are in a quantity that exceeds 3 000 L	6	Les marchandises dangereuses incluses dans la classe 3 qui sont incluses dans les groupes d'emballage I ou II, qui sont dans un seul contenant et dont la quantité est supérieure à 3 000 L
7	Any of the following dangerous goods included in Class 3 that are in a single means of containment and are in a quantity that exceeds 3 000 L: (a) UN1170, ETHANOL with more than 24% ethanol, by volume, ETHANOL SOLUTION with more than 24% ethanol, by volume, ETHYL ALCOHOL with more than 24% ethanol, by volume, or ETHYL ALCOHOL SOLUTION with more than 24% ethanol, by volume; (b) UN1202, DIESEL FUEL, GAS OIL or HEATING OIL, LIGHT; (c) UN1203, GASOLINE, MOTOR SPIRIT, or PETROL; (d) UN1267, PETROLEUM CRUDE OIL; (e) UN1268, PETROLEUM DISTILLATES, N.O.S. or PETROLEUM PRODUCTS, N.O.S.; (f) UN1863, FUEL, AVIATION, TURBINE ENGINE; (g) UN1987, ALCOHOLS, N.O.S.; (h) UN1993, FLAMMABLE LIQUID, N.O.S.; (i) UN3295, HYDROCARBONS, LIQUID, N.O.S.; (j) UN3475, ETHANOL AND GASOLINE MIXTURE, with more than 10% ethanol, ETHANOL AND MOTOR SPIRIT MIXTURE, with more than 10% ethanol, or ETHANOL AND PETROL MIXTURE, with more than 10% ethanol; and (k) UN3494, PETROLEUM SOUR CRUDE OIL, FLAMMABLE, TOXIC	7	Les marchandises dangereuses ci-après incluses dans la classe 3 qui sont dans un seul contenant et dont la quantité est supérieure à 3 000 L : a) UN1170, ALCOOL ÉTHYLIQUE contenant plus de 24 % d'éthanol, par volume, ALCOOL ÉTHYLIQUE EN SOLUTION contenant plus de 24 % d'éthanol, par volume, ÉTHANOL contenant plus de 24 % d'éthanol, par volume, ou ÉTHANOL EN SOLUTION contenant plus de 24 % d'éthanol, par volume; b) UN1202, DIESEL, GAZOLE ou HUILE DE CHAUFFE LÉGÈRE; c) UN1203, ESSENCE; d) UN1267, PÉTROLE BRUT; e) UN1268, DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A.; f) UN1863, CARBURÉACTEUR; g) UN1987, ALCOOLS, N.S.A.; h) UN1993, LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A.; i) UN3295, HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A.; j) UN3475, MÉLANGE D'ÉTHANOL ET D'ESSENCE contenant plus de 10 % d'éthanol; k) UN3494, PÉTROLE BRUT ACIDE, INFLAMMABLE, TOXIQUE
8	Any quantity of any of the following dangerous goods included in Class 3 that are desensitized explosives and for which a placard is required under Part 4 of the <i>Transportation of Dangerous Goods Regulations</i> : (a) UN1204, NITROGLYCERIN SOLUTION IN ALCOHOL with not more than 1% nitroglycerin; (b) UN2059, NITROCELLULOSE SOLUTION, FLAMMABLE with not more than 12.6% nitrogen, by dry mass, and not more than 55% nitrocellulose; (c) UN3064, NITROGLYCERIN, SOLUTION IN ALCOHOL with more than 1% but not more than 5% nitroglycerin; and (d) UN3379, DESENSITIZED EXPLOSIVE, LIQUID, N.O.S.	8	Toute quantité des marchandises dangereuses ci-après incluses dans la classe 3 qui sont des explosifs désensibilisés et pour lesquelles une plaque est exigée sous le régime de la partie 4 du <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> : a) UN1204, NITROGLYCÉRINE EN SOLUTION ALCOOLIQUE avec au plus 1 % de nitroglycérine; b) UN2059, NITROCELLULOSE EN SOLUTION INFLAMMABLE contenant au plus 12,6 % (masse sèche) d'azote et au plus 55 % de nitrocellulose; c) UN3064, NITROGLYCÉRINE EN SOLUTION ALCOOLIQUE avec plus de 1 % mais pas plus de 5 % de nitroglycérine; d) UN3379, LIQUIDE EXPLOSIF DÉSENSIBILISÉ, N.S.A.
9	Any quantity of dangerous goods included in Class 4.1 that are desensitized explosives and for which a placard is required under Part 4 of the <i>Transportation of Dangerous Goods Regulations</i>	9	Toute quantité de marchandises dangereuses incluses dans la classe 4.1 qui sont des explosifs désensibilisés et pour lesquelles une plaque est exigée sous le régime de la partie 4 du <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i>
10	Any dangerous goods included in Class 4.2 that are included in packing group I or II, are in a single means of containment and are in a quantity that exceeds 3 000 L	10	Les marchandises dangereuses incluses dans la classe 4.2 qui sont incluses dans les groupes d'emballage I ou II, qui sont dans un seul contenant et dont la quantité est supérieure à 3 000 L
11	Any quantity of dangerous goods included in Class 4.3	11	Toute quantité de marchandises dangereuses incluses dans la classe 4.3

Item	Description	Article	Description
12	Any dangerous goods included in Class 5.1 that are included in packing group I or II, are in a single means of containment and are in a quantity that exceeds 3 000 L	12	Les marchandises dangereuses incluses dans la classe 5.1 qui sont incluses dans les groupes d'emballage I ou II, qui sont dans un seul contenant et dont la quantité est supérieure à 3 000 L
13	Any quantity of either of the following dangerous goods included in Class 5.2: (a) UN3111, ORGANIC PEROXIDE TYPE B, LIQUID, TEMPERATURE CONTROLLED; and (b) UN3112, ORGANIC PEROXIDE TYPE B, SOLID, TEMPERATURE CONTROLLED	13	Toute quantité des marchandises dangereuses ci-après incluses dans la classe 5.2 : (a) UN3111, PEROXYDE ORGANIQUE DU TYPE B, LIQUIDE, AVEC RÉGULATION DE TEMPÉRATURE; (b) UN3112, PEROXYDE ORGANIQUE DU TYPE B, SOLIDE, AVEC RÉGULATION DE TEMPÉRATURE
14	Any dangerous goods included in Class 6.1 that are in a single means of containment and are in a quantity that exceeds 3 000 L	14	Les marchandises dangereuses incluses dans la classe 6.1 qui sont dans un seul contenant et dont la quantité est supérieure à 3 000 L
15	Any quantity of dangerous goods included in Class 6.1 that are included in packing group I due to inhalation toxicity	15	Toute quantité de marchandises dangereuses incluses dans la classe 6.1 qui sont incluses dans le groupe d'emballage I en raison de leur toxicité par inhalation
16	Any quantity of any of the following infectious substances included in Category A of Class 6.2 and any substance that exhibits characteristics similar to these substances: (a) Crimean-Congo Hemorrhagic fever virus; (b) Ebola virus; (c) Flexal virus; (d) Guanarito virus; (e) Hantaviruses causing hemorrhagic fever with renal syndrome; (f) Hantaviruses causing pulmonary syndrome; (g) Hendra virus; (h) Herpes B virus (Cercopithecine Herpesvirus-1); (i) Junin virus; (j) Kyasanur Forest virus; (k) Lassa virus; (l) Machupo virus; (m) Marburg virus; (n) Monkeypox virus; (o) Nipah virus; (p) Omsk hemorrhagic fever virus; (q) Russian Spring – Summer encephalitis virus; (r) Sabia virus; and (s) Variola (smallpox virus)	16	Toute quantité des matières infectieuses ci-après qui sont incluses dans la catégorie A de la classe 6.2 et toute matière qui présente des caractéristiques similaires à celles-ci : (a) virus de la fièvre hémorragique de Crimée et du Congo; (b) virus d'Ebola; (c) virus Flexal; (d) virus de Guanarito; (e) Hantavirus causant la fièvre hémorragique avec le syndrome rénal; (f) Hantavirus causant le syndrome pulmonaire; (g) virus Hendra; (h) virus de l'herpès B (Cercopithecine Herpèsvirus-1); (i) virus de Junin; (j) virus de la forêt de Kyasanur; (k) virus de la fièvre de Lassa; (l) virus de Machupo; (m) virus de Marburg; (n) virus de la variole du singe; (o) virus de Nipah; (p) virus de la fièvre hémorragique d'Omsk; (q) virus de l'encéphalite vernoestivale russe; (r) virus de Sabia; (s) virus de la variole
17	More than 500 kg of either of the following dangerous goods included in Class 7: (a) UN2977, RADIOACTIVE MATERIAL, URANIUM HEXAFLUORIDE, FISSILE; and (b) UN2978, RADIOACTIVE MATERIAL, URANIUM HEXAFLUORIDE, non-fissile or fissile excepted	17	Les marchandises dangereuses ci-après incluses dans la classe 7 dont la quantité est supérieure à 500 kg : (a) UN2977, MATIÈRES RADIOACTIVES, HEXAFLUORURE D'URANIUM, FISSILES; (b) UN2978, MATIÈRES RADIOACTIVES, HEXAFLUORURE D'URANIUM, non fissiles ou fissiles exceptées

Item	Description
18	Any quantity of a substance that is set out in the table to section 2.2 of Regulatory Document REGDOC-2.12.3, <i>Security of Nuclear Substances: Sealed Sources</i> , published in May 2013 by the Canadian Nuclear Safety Commission, as amended from time to time, and that is categorized in accordance with that table as a category 1 source or category 2 source
19	Any quantity of dangerous goods included in Class 7 that are Category I nuclear materials, Category II nuclear materials or Category III nuclear materials as defined in section 1 of the <i>Nuclear Security Regulations</i>
20	Any dangerous goods included in Class 8 that are included in packing group I, are in a single means of containment and are in a quantity that exceeds 3 000 L

SCHEDULE 2

(Section 17)

Exemptions Under the Transportation of Dangerous Goods Regulations

Item	Provision of the <i>Transportation of Dangerous Goods Regulations</i>
1	section 1.15
2	section 1.18
3	section 1.19
4	section 1.25
5	section 1.27
6	section 1.32
7	section 1.36
8	section 1.42.1
9	section 1.42.2
10	section 1.45
11	section 1.46
12	special provision 18
13	subsection (2) of special provision 25
14	special provision 33
15	special provision 36
16	subsection (2) of special provision 39
17	special provision 40
18	subsection (2) of special provision 56
19	special provision 63
20	subsection (1) of special provision 64

Article	Description
18	Toute quantité d'une substance qui figure au tableau de l'article 2.2 du document d'application de la réglementation REGDOC-2.12.3, intitulé <i>La sécurité des substances nucléaires : sources scellées</i> , publiée en mai 2013 par la Commission canadienne de sûreté nucléaire, avec ses modifications successives, et qui est classée en conformité avec ce tableau comme une source de catégorie 1 ou de catégorie 2
19	Toute quantité de marchandises dangereuses incluses dans la classe 7 qui sont des matières nucléaires de catégorie I, des matières nucléaires de catégorie II ou des matières nucléaires de catégorie III au sens de l'article 1 du <i>Règlement sur la sécurité nucléaire</i>
20	Les marchandises dangereuses incluses dans la classe 8 qui sont incluses dans le groupe d'emballage I, qui sont dans un seul contenant et dont la quantité est supérieure à 3 000 L

ANNEXE 2

(article 17)

Exemptions en vertu du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses

Article	Disposition du <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i>
1	article 1.15
2	article 1.18
3	article 1.19
4	article 1.25
5	article 1.27
6	article 1.32
7	article 1.36
8	article 1.42.1
9	article 1.42.2
10	article 1.45
11	article 1.46
12	disposition particulière 18
13	paragraphe (2) de la disposition particulière 25
14	disposition particulière 33
15	disposition particulière 36
16	paragraphe (2) de la disposition particulière 39
17	disposition particulière 40
18	paragraphe (2) de la disposition particulière 56
19	disposition particulière 63
20	paragraphe (1) de la disposition particulière 64

Item	Provision of the <i>Transportation of Dangerous Goods Regulations</i>	Article	Disposition du <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i>
21	subsection (2) of special provision 70	21	paragraphe (2) de la disposition particulière 70
22	special provision 90	22	disposition particulière 90
23	special provision 95	23	disposition particulière 95
24	special provision 96	24	disposition particulière 96
25	special provision 97	25	disposition particulière 97
26	subsection (2) of special provision 99	26	paragraphe (2) de la disposition particulière 99
27	special provision 100	27	disposition particulière 100
28	subsection (2) of special provision 104	28	paragraphe (2) de la disposition particulière 104
29	special provision 107	29	disposition particulière 107
30	subsection (7) of special provision 124	30	paragraphe (7) de la disposition particulière 124
31	special provision 127	31	disposition particulière 127
32	special provision 128	32	disposition particulière 128
33	special provision 134	33	disposition particulière 134
34	subsection (2) of special provision 144	34	paragraphe (2) de la disposition particulière 144
35	special provision 148	35	disposition particulière 148

[25-1-o]

[25-1-o]

INDEX

COMMISSIONS

Canadian International Trade Tribunal

- Determination
 Professional, administrative and management support services 2722

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

- Decisions 2723
 * Notice to interested parties 2722
 Part 1 applications 2723

Public Service Commission

- Public Service Employment Act
 Permission granted (Boisclair, Daniel) 2724
 Permission granted (Caron, Francine) 2724
 Permission granted (Olivares, Judith) 2725

GOVERNMENT HOUSE

- Awards to Canadians 2694

GOVERNMENT NOTICES

Bank of Canada

- Amendment to the Bank of Canada Pension Plan (By-law 15)
 Certificate 2695

Environment, Dept. of the

- Canadian Environmental Protection Act, 1999
 Notice requiring the preparation and implementation of pollution prevention plans in respect of specified toxic substances released from the iron, steel and ilmenite sector (*Erratum*) 2699
 Significant New Activity Notice No. 19046 2700
 Waiver of information requirements for substances (subsection 81(9) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999) 2708

Innovation, Science and Economic Development Canada

- Radiocommunication Act
 Notice No. SLPB-002-17 — Consultation on a Licence Renewal Process for Advanced Wireless Services and other Spectrum 2716

Privy Council Office

- Appointment opportunities 2717

Transport, Dept. of

- Aeronautics Act
 Interim Order No. 7 Respecting the Use of Model Aircraft 2710

GOVERNMENT NOTICES — *Continued*

Transport, Dept. of — *Continued*

- Marine Liability Act
 Ship-source Oil Pollution Fund 2715

MISCELLANEOUS NOTICES

- * Bank of Nova Scotia (The)
 Relocation of designated office for the service of enforcement notices 2726
 * Equitable General Insurance Company (The)
 Certificate of continuance 2726
 MacDougall, Shawn, and Kathy MacDougall
 Plans deposited 2726

PARLIAMENT

Chief Electoral Officer

- Canada Elections Act
 Deregistration of registered electoral district associations 2721

House of Commons

- * Filing applications for private bills (First Session, Forty-Second Parliament) 2721

PROPOSED REGULATIONS

Environment, Dept. of the, and Dept. of Health

- Canadian Environmental Protection Act, 1999
 Order Adding a Toxic Substance to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999 2729

Fisheries and Oceans, Dept. of

- Oceans Act
 Laurentian Channel Marine Protected Area Regulations 2740

Transport, Dept. of

- Transportation of Dangerous Goods Act, 1992
 Transportation of Dangerous Goods by Rail Security Regulations 2769

SUPPLEMENTS

Copyright Board

- Statement of Proposed Royalties to Be Collected by Connect/SOPROQ for the Reproduction, in Canada, of Sound Recordings

* This notice was previously published.

INDEX

AVIS DIVERS

* Banque de Nouvelle-Écosse (La)	
Changement de lieu du bureau désigné	
pour la signification des avis	
d'exécution.....	2726
* Équitable, Compagnie d'assurances	
générales (L')	
Certificat de prorogation.....	2726
MacDougall, Shawn, et Kathy MacDougall	
Dépôt de plans.....	2726

AVIS DU GOUVERNEMENT

Banque du Canada	
Modification aux statuts du Régime de pension	
de la Banque du Canada (Règlement	
administratif n° 15)	
Certificat.....	2695
Conseil privé, Bureau du	
Possibilités de nominations	2717
Environnement, min. de l'	
Loi canadienne sur la protection de	
l'environnement (1999)	
Avis de nouvelle activité n° 19046	2700
Avis obligeant l'élaboration et l'exécution	
de plans de prévention de la pollution à	
l'égard de certaines substances toxiques	
rejetées par le secteur du fer, de l'acier et	
de l'ilmenite (<i>Erratum</i>)	2699
Exemption à l'obligation de fournir	
des renseignements concernant les	
substances [paragraphe 81(9) de la	
Loi canadienne sur la protection de	
l'environnement (1999)]	2708

Innovation, Sciences et Développement économique Canada

Loi sur la radiocommunication	
Avis n° SLPB-002-17 — Consultation sur	
le processus de renouvellement des	
licences relatives aux services sans fil	
évolués et autres bandes de fréquences ...	2716

Transports, min. des

Loi sur l'aéronautique	
Arrêté d'urgence n° 7 visant l'utilisation des	
modèles réduits d'aéronefs	2710
Loi sur la responsabilité en matière maritime	
Caisse d'indemnisation des dommages dus	
à la pollution par les hydrocarbures	
causée par les navires	2715

COMMISSIONS

Commission de la fonction publique	
Loi sur l'emploi dans la fonction publique	
Permission accordée (Boisclair, Daniel).....	2724
Permission accordée (Caron, Francine).....	2724
Permission accordée (Olivares, Judith).....	2725
Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	
* Avis aux intéressés.....	2722
Décisions	2723
Demandes de la partie 1	2723

Tribunal canadien du commerce extérieur

Décision	
Services de soutien professionnel et	
administratif et services de soutien à la	
gestion	2722

PARLEMENT

Chambre des communes	
* Demandes introductives de projets	
de loi privés (Première session,	
quarante-deuxième législature)	2721
Directeur général des élections	
Loi électorale du Canada	
Radiation d'associations de circonscription	
enregistrées.....	2721

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Environnement, min. de l', et min. de la Santé	
Loi canadienne sur la protection de	
l'environnement (1999)	
Décret d'inscription d'une substance	
toxique à l'Annexe 1 de la Loi	
canadienne sur la protection de	
l'environnement (1999)	2729

Pêches et des Océans, min. des

Loi sur les océans	
Règlement sur la zone de protection marine	
du chenal Laurentien.....	2740

Transports, min. des

Loi de 1992 sur le transport des marchandises	
dangereuses	
Règlement sur la sûreté du transport	
ferroviaire des marchandises	
dangereuses.....	2769

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

Décorations à des Canadiens 2694

SUPPLÉMENTS

Commission du droit d'auteur

Projet de tarif des redevances à percevoir
par Connect/SOPROQ pour la
reproduction, au Canada,
d'enregistrements sonores

Canada Gazette

Part I

OTTAWA, SATURDAY, JUNE 24, 2017



Gazette du Canada

Partie I

OTTAWA, LE SAMEDI 24 JUIN 2017

Copyright Board

Statement of Proposed
Royalties to Be Collected by
Connect/SOPROQ for the
Reproduction, in Canada,
of Sound Recordings

Commercial Radio Stations
(2018)

Commission du droit d'auteur

Projet de tarif des
redevances à percevoir par
Connect/SOPROQ pour la
reproduction, au Canada,
d'enregistrements sonores

Stations de radio commerciale
(2018)

COPYRIGHT BOARD

FILE: Reproduction of Sound Recordings

Statement of Proposed Royalties to Be Collected from Commercial Radio Stations by Connect Music Licensing Services Inc. and the Société de gestion collective des droits des producteurs de phonogrammes et de vidéogrammes du Québec (Connect/SOPROQ) for the Reproduction, in Canada, of Sound Recordings

In accordance with section 70.14 of the *Copyright Act*, the Copyright Board hereby publishes the statement of proposed royalties filed by Connect/SOPROQ on March 30, 2017, with respect to royalties it proposes to collect, effective on January 1, 2018, for Commercial Radio Stations for the year 2018.

In accordance with the provisions of the same subsection, the Board hereby gives notice that any person who wishes to object to the statement may file written objections with the Board, at the address indicated below, within 60 days of the publication hereof, that is no later than August 23, 2017.

Ottawa, June 24, 2017

Gilles McDougall

Secretary General
56 Sparks Street, Suite 800
Ottawa, Ontario
K1A 0C9
613-952-8624 (telephone)
613-952-8630 (fax)
gilles.mcdougall@cb-cda.gc.ca (email)

COMMISSION DU DROIT D'AUTEUR

DOSSIER : Reproduction d'enregistrements sonores

Projet de tarif des redevances à percevoir des stations de radio commerciale par Connect Music Licensing Services Inc. et la Société de gestion collective des droits des producteurs de phonogrammes et de vidéogrammes du Québec (Connect/SOPROQ) pour la reproduction, au Canada, d'enregistrements sonores

Conformément à l'article 70.14 de la *Loi sur le droit d'auteur*, la Commission du droit d'auteur publie le projet de tarif que Connect/SOPROQ a déposé auprès d'elle le 30 mars 2017, relativement aux redevances qu'elle propose de percevoir, à compter du 1^{er} janvier 2018, des stations de radio commerciale pour l'année 2018.

Conformément aux dispositions du même article, la Commission donne avis, par les présentes, que tout utilisateur éventuel intéressé, ou son représentant, désirant s'opposer à ce projet de tarif doit déposer son opposition auprès de la Commission, par écrit, à l'adresse apparaissant ci-dessous, dans les 60 jours de la présente publication, soit au plus tard le 23 août 2017.

Ottawa, le 24 juin 2017

Le secrétaire général

Gilles McDougall
56, rue Sparks, Bureau 800
Ottawa (Ontario)
K1A 0C9
613-952-8624 (téléphone)
613-952-8630 (télécopieur)
gilles.mcdougall@cb-cda.gc.ca (courriel)

STATEMENT OF ROYALTIES TO BE COLLECTED FROM COMMERCIAL RADIO STATIONS BY CONNECT MUSIC LICENSING SERVICE INC. AND THE SOCIÉTÉ DE GESTION COLLECTIVE DES DROITS DES PRODUCTEURS DE PHONOGRAMMES ET DE VIDÉOGRAMMES DU QUÉBEC (CONNECT/SOPROQ) FOR THE REPRODUCTION, IN CANADA, OF SOUND RECORDINGS FOR THE YEAR 2018

Short Title

1. This tariff may be cited as the *Connect/SOPROQ Commercial Radio Tariff, 2018*.

Definitions

2. In this tariff,

“Act” means the *Copyright Act*; (« *Loi* »)

“gross income” means the gross amounts paid by any person for the use of one or more broadcasting services or facilities provided by a station’s operator, including the value of any goods or services provided by any person in exchange for the use of such services or facilities, and the fair market value of non-monetary consideration (e.g. barter or “contra”), but excluding the following:

(a) income accruing from investments, rents or any other business unrelated to the station’s broadcasting activities. However, income accruing from any allied or subsidiary business that is a necessary adjunct to the station’s broadcasting services and facilities or that results in their being used, including the gross amounts received by a station pursuant to turnkey contracts with advertisers, shall be included in the “gross income”;

(b) amounts received for the production of a program that is commissioned by someone other than the station and that becomes the property of that person;

(c) the recovery of any amount paid to obtain the exclusive national or provincial broadcast rights to a sporting event, if the station can establish that the station was also paid normal fees for station time and facilities; and

(d) amounts received by an originating station acting on behalf of a group of stations, which do not constitute a permanent network and which broadcast a single event, simultaneously or on a delayed basis, that the originating station subsequently pays out to the other stations participating in the broadcast. These amounts paid to each participating station are part of that station’s “gross income”; (« *revenus bruts* »)

PROJET DE TARIF À PERCEVOIR DES STATIONS DE RADIO COMMERCIALE PAR CONNECT MUSIC LICENSING SERVICE INC. ET LA SOCIÉTÉ DE GESTION COLLECTIVE DES DROITS DES PRODUCTEURS DE PHONOGRAMMES ET DE VIDÉOGRAMMES DU QUÉBEC (CONNECT/SOPROQ) POUR LA REPRODUCTION D’ENREGISTREMENTS SONORES, AU CANADA, POUR L’ANNÉE 2018

Titre abrégé

1. *Tarif pour la radio commerciale Connect/SOPROQ, 2018.*

Définitions

2. Les définitions qui suivent s’appliquent au présent tarif.

« année » Année civile. (“*year*”)

« *Loi* » *Loi sur le droit d'auteur*. (“*Act*”)

« mois » Mois civil. (“*month*”)

« mois de référence » Mois antérieur au mois qui précède celui pour lequel les redevances sont versées. (“*reference month*”)

« musique de production » Musique incorporée dans la programmation interstitielle, tels les messages publicitaires, les messages d’intérêt public et les ritournelles. (“*production music*”)

« prestataire de services » Fournisseur de services professionnels qui peut être retenu par une société de gestion pour aider à la réalisation d’une vérification ou la distribution de redevances aux ayants droit. (“*service provider*”)

« revenus bruts » Sommes brutes payées par toute personne pour l’utilisation d’une ou de plusieurs installations ou services de diffusion offerts par l’exploitant de la station, y compris la valeur des biens ou services fournis par une personne en échange de l’utilisation de ces services ou installations, et la juste valeur marchande de la contrepartie non monétaire (par exemple le troc ou “contra”), mais à l’exclusion des sommes suivantes :

a) les revenus provenant d’investissements, de loyers ou d’autres sources non reliées aux activités de diffusion de la station. Il est entendu que les revenus provenant d’activités reliées ou subsidiaires aux activités de diffusion de la station, qui en sont le complément nécessaire, ou ayant comme conséquence l’utilisation des services et installations de diffusion, y compris les sommes brutes que la station reçoit en vertu de contrats de publicité clés en main, font partie des « revenus bruts »;

“low-use station” means a station that

(a) broadcasts published sound recordings of musical works for less than 20 per cent of its total broadcast time (excluding production music) during the reference month; and

(b) keeps and makes available to Connect/SOPROQ complete recordings of its last 90 broadcast days; (« *station utilisant peu d'enregistrements sonores* »)

“month” means a calendar month; (« *mois* »)

“production music” means music used in interstitial programming such as commercials, public service announcements and jingles; (« *musique de production* »)

“reference month” means the second month before the month for which royalties are being paid; (« *mois de référence* »)

“service provider” means a professional service provider that may be retained by a collective society to assist in the conduct of an audit or in the distribution of royalties to rights holders; (« *prestataire de services* »)

“year” means a calendar year. (« *année* »)

Application

3. (1) This tariff sets the royalties to be paid each month by commercial radio stations, in connection with the over-the-air broadcasting operations of a station, to reproduce in Canada sound recordings in the repertoire of Connect or SOPROQ, including performers’ performances embodied therein which Connect or SOPROQ administer on behalf of the makers or other rights holders of the sound recordings.

(2) This tariff does not authorize the use of any reproduction made pursuant to subsection (1) in association with a product, service, cause or institution.

Royalties

4. A low-use station shall pay, on its gross income for the reference month, 0.134% of the station’s first \$625,000 gross income in a year, 0.257% of the station’s next \$625,000 gross income in a year, and 0.431% on the rest.

5. Except as provided in section 4, a station shall pay, on its gross income for the reference month, 0.302% of the

b) les sommes reçues pour la production d’une émission qui est commandée par une personne autre que la station et qui devient la propriété de cette personne;

c) les sommes reçues en recouvrement du coût d’acquisition de droits exclusifs, nationaux ou provinciaux, de diffusion d’événements sportifs, dans la mesure où la station établit qu’elle a aussi perçu des revenus normaux pour l’utilisation du temps d’antenne et des installations de la station de radio;

d) les sommes reçues par une station source agissant pour le compte d’un groupe de stations qui ne constituent pas un réseau permanent et qui diffusent, simultanément ou en différé, un événement particulier, que la station source remet ensuite aux autres stations qui participent à la diffusion. Les sommes ainsi remises à chaque station participante font partie des « revenus bruts » de chacune d’entre elles. (“*gross income*”)

« *station utilisant peu d'enregistrements sonores* » Station ayant :

a) diffusé des enregistrements sonores publiés d’œuvres musicales pour moins de 20 pour cent de son temps d’antenne total (sans tenir compte de la musique de production) durant le mois de référence;

b) conservé et mis à la disposition de Connect/SOPROQ le registre complet de ses 90 dernières journées de radiodiffusion. (“*low-use station*”)

Application

3. (1) Le présent tarif établit les redevances payables chaque mois par une station de radio commerciale dans le cadre de ses opérations de radiodiffusion hertzienne pour la reproduction au Canada d’enregistrements sonores faisant partie du répertoire de Connect ou de la SOPROQ, y compris les prestations d’artistes-interprètes qui y sont incluses et pour lesquelles Connect ou la SOPROQ administre les droits au nom des producteurs ou d’autres titulaires de droits dans les enregistrements sonores.

(2) Le présent tarif n’autorise pas l’usage d’une reproduction effectuée conformément au paragraphe (1) en lien avec un produit, un service, une cause ou une institution.

Redevances

4. Une station utilisant peu d’enregistrements sonores doit verser, sur la base de ses revenus bruts durant le mois de référence, 0,134 % sur la première tranche de 625 000 \$ de revenus bruts pour une année, 0,257 % sur la tranche suivante de 625 000 \$ de revenus bruts pour une année et 0,431 % sur l’excédent.

5. Sous réserve de l’article 4, une station verse, sur la base de ses revenus bruts durant le mois de référence,

station's first \$625,000 gross income in a year, 0.593% of the station's next \$625,000 gross income in a year, and 1.232% on the rest.

6. All royalties payable under this tariff are exclusive of any federal, provincial or other governmental taxes or levies of any kind.

7. For the purposes of determining royalties payable under sections 4 and 5, where two or more stations, including low-use stations, are owned or controlled by the same company, the station shall pay royalties based on the total combined gross income for the year of all of the stations owned or controlled by the company.

Administrative Provisions

8. No later than the first day of each month, a station shall

(a) pay the royalties for the month;

(b) report its gross income for the reference month;

(c) report the call letters of any other station or stations with which it is under common ownership or control; and

(d) provide to Connect/SOPROQ the sequential lists of all published sound recordings, or parts thereof, broadcast by the station during each day of the reference month. For greater clarity, sequential list reporting requires full music use reporting for each day of the month, for 365 days per year.

9. At any time during the period set out in subsection 11(2), Connect/SOPROQ may require the production of any contract granting rights referred to in paragraph (c) of the definition of "gross income", together with the billing or correspondence relating to the use of these rights by other parties.

Information on Repertoire Use

10. (1) Each entry provided under paragraph 8(d) shall include the following information:

(a) the date of the broadcast;

(b) the time of the broadcast;

(c) the title of the sound recording;

(d) the title of the musical work;

(e) the title of the album;

0,302 % sur la première tranche de 625 000 \$ de revenus bruts pour une année, 0,593 % sur la tranche suivante de 625 000 \$ de revenus bruts annuels et 1,232 % sur l'excédent.

6. Les redevances ne comprennent ni les taxes fédérales, provinciales ou autres, ni les prélèvements de tout autre genre qui pourraient s'appliquer.

7. Aux fins du calcul des redevances payables aux termes des articles 4 et 5, lorsque deux stations ou plus, y compris des stations utilisant peu d'enregistrements sonores, appartiennent ou sont contrôlées par la même société, la station verse des redevances calculées en fonction des revenus bruts combinés totaux de l'année de toutes les stations appartenant ou contrôlées par la société.

Dispositions administratives

8. Au plus tard, le premier de chaque mois, la station doit :

a) verser les redevances payables pour le mois;

b) faire rapport de ses revenus bruts pour le mois de référence;

c) fournir les lettres d'appel de toute autre station ou tout autre groupe de stations qui est sous propriété ou contrôle commun;

d) fournir à Connect/SOPROQ les listes séquentielles de tous les enregistrements sonores publiés, en tout ou en partie, diffusés par la station au cours de chaque jour du mois de référence. Aux fins de clarification, les listes séquentielles doivent contenir les renseignements complets relatifs à l'utilisation des enregistrements sonores pour chaque jour du mois, et ce, 365 jours par année.

9. À tout moment au cours de la période visée au paragraphe 11(2), Connect/SOPROQ peuvent exiger la production d'un contrat d'acquisition de droits visés à l'alinéa c) de la définition de « revenus bruts » ainsi que des factures ou autres documents se rattachant à l'usage de ces droits par des tiers.

Renseignements sur l'utilisation du répertoire

10. (1) Les renseignements relatifs à l'utilisation des enregistrements sonores fournis conformément à l'alinéa 8d) doivent contenir les éléments suivants :

a) la date de la diffusion;

b) l'heure de la diffusion;

c) le titre de l'enregistrement sonore;

d) le titre de l'œuvre musicale;

e) le titre de l'album;

- (f) the catalogue number of the album;
- (g) the track number on the album;
- (h) the record label;
- (i) the name of the author and composer;
- (j) the name of all performers or the performing group;
- (k) the duration of the sound recording broadcast, in minutes and seconds;
- (l) the duration of the sound recording as listed on the album, in minutes and seconds;
- (m) the Universal Product Code (UPC) of the album;
- (n) the International Standard Recording Code (ISRC) of the sound recording;
- (o) the type of usage (feature, theme, background, etc.);
- (p) whether the track is a published sound recording; and
- (q) the cue sheets for syndicated programming, with the relevant music use information inserted into the report.
- (2) The information set out in subsection (1) shall be provided in electronic format (Excel format or any other format agreed upon by Connect/SOPROQ and the station), with a separate field for each piece of information required in subsection (1) other than the cue sheets which are to be used to insert the relevant music use information into each field of the report.

Records and Audits

11. (1) A station shall keep and preserve, for a period of six months after the end of the month to which they relate, records from which the information set out in subsection 10(1) can be readily ascertained.

(2) A station shall keep and preserve, for a period of six years after the end of the year to which they relate, records from which the station's gross income can be readily ascertained.

(3) Connect/SOPROQ may audit the records referred to in subsections (1) and (2) at any time during the period set out therein, on reasonable notice and during normal business hours.

- f) le numéro de catalogue de l'album;
- g) le numéro de piste sur l'album;
- h) la maison de disques;
- i) le nom des auteurs et des compositeurs;
- j) le nom des interprètes ou du groupe d'interprètes;
- k) la durée d'exécution de l'enregistrement sonore, en minutes et en secondes;
- l) la durée de l'enregistrement sonore précisée sur l'album, en minutes et en secondes;
- m) le code-barres (UPC) de l'album;
- n) le code international normalisé des enregistrements (ISRC) de l'enregistrement sonore;
- o) le genre d'utilisation (en vedette, thème sonore, musique d'ambiance, etc.);
- p) si la piste constitue un enregistrement sonore publié;
- q) les feuilles de contenu musical de toutes les émissions souscrites, contenant les renseignements complets relatifs à l'utilisation des enregistrements sonores inclus dans le rapport.

(2) Les renseignements détaillés au paragraphe (1) doivent être fournis électroniquement (en format Excel ou dans tout autre format accepté par Connect/SOPROQ et la station) et comporter un champ distinct pour chacun des renseignements prévus au paragraphe (1) à l'exception des feuilles de contenu musical qui doivent être utilisées pour inclure les renseignements complets relatifs à l'utilisation des enregistrements sonores dans chacun des champs du rapport.

Registres et vérifications

11. (1) La station doit tenir et conserver, durant six mois après la fin du mois auquel ils se rapportent, les registres permettant de vérifier facilement les renseignements visés au paragraphe 10(1).

(2) La station doit tenir et conserver, durant six années après la fin de l'année à laquelle ils se rapportent, les registres permettant de vérifier facilement ses revenus bruts.

(3) Connect/SOPROQ peuvent vérifier les registres décrits aux paragraphes (1) et (2) à tout moment au cours des périodes respectives qui y sont prévues, durant les heures normales de bureau et moyennant un préavis raisonnable.

(4) Connect/SOPROQ shall, upon receipt, supply a copy of the report of the audit to the station that was the subject of the audit and may, upon request, supply a copy to another collective society in Canada that has secured a certified tariff applicable to commercial radio stations.

(5) If an audit discloses that royalties due have been understated in any month by more than 10 per cent, the station shall pay the reasonable costs of the audit within 30 days of the demand for such payment.

Confidentiality

12. (1) Subject to subsections (2), (3) and (4), information received from a station pursuant to this tariff shall be treated in confidence, unless the station that supplied the information consents in writing and in advance to each proposed disclosure of the information.

(2) Information referred to in subsection (1) may be shared

(a) amongst the collective societies in Canada that have secured certified tariffs applicable to commercial radio stations, and those collectives' service providers, to the extent required by the service providers for the service they are contracted to provide;

(b) with the Copyright Board;

(c) in connection with proceedings before the Board, if the station had the opportunity to request that it be protected by a confidentiality order;

(d) to the extent required to effect the distribution of royalties, with royalty claimants; or

(e) if required by law.

(3) Where confidential information is shared with service providers as per paragraph (2)(a), those service providers shall sign a confidentiality agreement that shall be shared with the affected station prior to the release of the information.

(4) Subsection (1) does not apply to information that is publicly available, to aggregated information, or to information obtained from someone other than the station that supplied the information and who is not under an apparent duty of confidentiality in relation to that information.

Adjustments

13. (1) A station making a payment under this tariff, which subsequently discovers an error in the payment, shall notify Connect/SOPROQ of the error, and an appropriate adjustment shall be made to the next payment due

(4) Dès qu'un rapport de vérification est reçu, Connect/SOPROQ en font parvenir une copie à la station ayant fait l'objet de la vérification et peut, sur demande, en fournir copie à toute autre société de gestion collective au Canada qui a obtenu une homologation de tarif applicable aux stations de radio commerciale.

(5) Si la vérification révèle que les redevances ont été sous-estimées de plus de 10 pour cent pour un mois quelconque, la station en acquitte les coûts raisonnables dans les 30 jours suivant la date à laquelle on lui en fait la demande.

Traitemment confidentiel

12. (1) Sous réserve des paragraphes (2), (3) et (4), les renseignements reçus d'une station en application du présent tarif sont confidentiels, à moins que ladite station ne consente par écrit et à l'avance à chacune des divulgations proposées.

(2) Les renseignements visés au paragraphe (1) peuvent être partagés :

a) avec une autre société de gestion canadienne ayant fait homologuer un tarif applicable aux stations de radio commerciale et leurs prestataires de services pour les services qu'ils sont contractuellement tenus de fournir;

b) avec la Commission du droit d'auteur;

c) dans le cadre d'une affaire portée devant la Commission, après que la station ait eu l'occasion de demander une ordonnance de confidentialité;

d) avec une personne qui demande le versement de redevances, dans la mesure où cela est nécessaire pour effectuer la distribution; ou

e) si la loi l'oblige.

(3) Lorsque des renseignements confidentiels sont partagés avec les prestataires de services visés à l'alinéa (2)a), ces prestataires de services doivent signer un accord de confidentialité qui doit être préalablement partagé avec la station concernée avant la divulgation des renseignements.

(4) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux renseignements accessibles au public, aux renseignements agrégés ou obtenus d'un tiers, autre que la station qui a fourni les renseignements, non tenu lui-même de garder confidentiels ces renseignements.

Ajustements

13. (1) Une station ayant effectué un versement selon ce tarif, qui découvre subséquemment une erreur à son sujet, doit en aviser Connect/SOPROQ et effectuer les ajustements nécessaires lors du versement suivant

following the notification. No adjustments to reduce the amount of royalties owed may be made in respect of an error discovered by the station that occurred more than 12 months prior to its discovery and notification to Connect/SOPROQ.

(2) When an error is discovered by Connect/SOPROQ at any point in time, Connect/SOPROQ shall notify the station to which the error applies, and an appropriate adjustment shall be made to the next payment due following notification.

(3) The 12-month limit in subsection (1) shall not apply to an error discovered by Connect/SOPROQ, including without limitation an error discovered pursuant to subsection (2) or an underpayment discovered through an audit conducted pursuant to subsection 11(3).

Interest on Late Payments and Reporting

14. In the event that any amount or report owed by a station under paragraph 8(1) is not provided to Connect/SOPROQ by the due date, the station shall pay to Connect/SOPROQ interest calculated on the amount owed from the due date until the date both the amount and the report are received by Connect/SOPROQ. Interest shall be calculated daily, at a rate equal to one per cent above the Bank Rate effective on the last day of the previous month (as published by the Bank of Canada).

Addresses for Notices, etc.

15. (1) Anything addressed to Connect shall be sent to 85 Mowat Avenue, Toronto, Ontario M6K 3E3, email: radioreproduction@connectmusic.ca, fax number: 416-967-9415, or to any other address, email address or fax number of which a station has been notified in writing.

(2) Anything addressed to SOPROQ shall be sent to 6420 Saint-Denis Street, Montréal, Quebec H2S 2R7, email: radioreproduction@soproq.org, fax number: 514-842-7762, or to any other address, email address or fax number of which a station has been notified in writing.

(3) Anything addressed to a station shall be sent to the last address, email address or fax number of which Connect/SOPROQ has been notified in writing.

Delivery of Notices and Payments

16. (1) Royalties payable to Connect/SOPROQ are paid to Connect. All other information to which Connect/SOPROQ is entitled pursuant to this tariff is delivered to Connect and SOPROQ separately.

immédiatement cet avis. Aucun ajustement visant à réduire le montant de redevances exigibles ne peut être effectué pour une erreur survenue plus de 12 mois avant sa découverte et de l'avis donné à Connect/SOPROQ.

(2) Si Connect/SOPROQ découvrent une erreur, à quelque moment que ce soit, ils en avisent la station concernée, qui effectuera l'ajustement nécessaire lors du versement suivant immédiatement cet avis.

(3) La prescription de 12 mois prévue au paragraphe (1) ne s'applique ni aux erreurs découvertes par Connect/SOPROQ dont, notamment, celles découvertes suivant le paragraphe (2), ni aux versements insuffisants découverts à la suite d'une vérification effectuée selon le paragraphe 11(3).

Intérêts relatifs aux paiements tardifs

14. Dans l'éventualité où un montant exigible ou un rapport dû par une station conformément au paragraphe 8(1) n'est pas fourni dans le délai imparti à Connect/SOPROQ, la station ou le groupe de stations doit verser à Connect/SOPROQ un intérêt calculé sur le montant en souffrance à compter de la date d'échéance jusqu'à la date de réception par Connect/SOPROQ du montant exigible et du rapport. L'intérêt est calculé quotidiennement, à un taux de un pour cent au-dessus du taux officiel d'escompte en vigueur le dernier jour du mois précédent (tel qu'il est publié par la Banque du Canada).

Adresses pour les avis, etc.

15. (1) Toute communication avec Connect est adressée au 85, avenue Mowat, Toronto (Ontario) M6K 3E3, courriel : radioreproduction@connectmusic.ca, numéro de télécopieur : 416-967-9415, ou à toute autre adresse ou courriel ou tout autre numéro de télécopieur dont l'expéditeur a été avisé par écrit.

(2) Toute communication avec la SOPROQ est adressée au 6420, rue Saint-Denis, Montréal (Québec) H2S 2R7, courriel : radioreproduction@soproq.org, numéro de télécopieur : 514-842-7762, ou à toute autre adresse ou courriel ou tout autre numéro de télécopieur dont l'expéditeur a été avisé par écrit.

(3) Toute communication avec une station est adressée à la dernière adresse civique ou électronique connue ou au dernier numéro de télécopieur connu fourni par écrit à Connect/SOPROQ.

Expédition des avis et des paiements

16. (1) Les redevances payables à Connect/SOPROQ sont versées à Connect. Tout autre renseignement auquel Connect/SOPROQ ont droit en vertu du présent tarif est expédié tant à Connect qu'à la SOPROQ.

(2) A notice may be delivered by file transfer protocol (FTP), by hand, by postage-paid mail, by email or by fax. A payment must be delivered by hand, by postage-paid mail, or by electronic bank transfer (EBT), provided that the associated reporting is provided concurrently to each of Connect and SOPROQ by email.

(3) Information set out in sections 8 and 10 shall be sent by email.

(4) Anything mailed in Canada shall be presumed to have been received four business days after the day it was mailed.

(5) Anything sent by fax, email, FTP or EBT shall be presumed to have been received the day it was transmitted.

(2) Un avis peut être livré par protocole de transfert de fichier (FTP), par messager, par courrier affranchi, par courriel ou par télécopieur. Un paiement est livré par messager, par courrier affranchi ou par virement bancaire électronique. Dans ce dernier cas, le rapport associé et exigé est fourni en même temps par courriel à Connect et à la SOPROQ.

(3) Les renseignements prévus aux articles 8 et 10 sont transmis par courriel.

(4) Ce qui est posté au Canada est présumé avoir été reçu quatre jours ouvrables après la date de mise à la poste.

(5) Ce qui est envoyé par télécopieur, par courriel, FTP ou virement bancaire électronique est présumé avoir été reçu le jour de sa transmission.