

Canada Gazette

Part II



Gazette du Canada

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, NOVEMBER 28, 2018

Statutory Instruments 2018

SOR/2018-234 to 241

Pages 4256 to 4304

OTTAWA, LE MERCREDI 28 NOVEMBRE 2018

Textes réglementaires 2018

DORS/2018-234 à 241

Pages 4256 à 4304

Notice to Readers

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

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

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

Copies of Statutory Instruments that have been registered with the Clerk of the Privy Council are available, in both official languages, for inspection and sale at Room 811, 90 Sparks Street, Ottawa, Canada.

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

Avis au lecteur

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

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

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

Des exemplaires des textes réglementaires enregistrés par le greffier du Conseil privé sont à la disposition du public, dans les deux langues officielles, pour examen et vente à la pièce 811, 90, rue Sparks, Ottawa, Canada.

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

Registration
SOR/2018-234 November 9, 2018

FIRST NATIONS FISCAL MANAGEMENT ACT

Whereas, in accordance with paragraph 2(3)(a) of the *First Nations Fiscal Management Act*^a, the council of each band referred to in the annexed Order has requested that the name of the band be added to the schedule to that Act;

Therefore, the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to subsection 2(3)^b of the *First Nations Fiscal Management Act*^a, makes the annexed *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act*.

Gatineau, November 6, 2018

Carolyn Bennett
Minister of Indian Affairs and
Northern Development

Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act

Amendment

1 The schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

Carry the Kettle
Fort Nelson First Nation
Katzie First Nation
Lac Seul First Nation
Potlotek First Nation
Sagamok Anishnawbek
Standing Buffalo Dakota Nation
Wikwemikong

Enregistrement
DORS/2018-234 Le 9 novembre 2018

LOI SUR LA GESTION FINANCIÈRE DES PREMIÈRES NATIONS

Attendu que, en vertu de l'alinéa 2(3)a) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*^a, le conseil de chaque bande visée dans l'arrêté ci-après a demandé que le nom de sa bande soit ajouté à l'annexe de cette loi,

À ces causes, en vertu du paragraphe 2(3)^b de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*^a, la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien prend l'*Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations*, ci-après.

Gatineau, le 6 novembre 2018

La ministre des Affaires indiennes et
du Nord canadien
Carolyn Bennett

Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations

Modification

1 L'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Carry The Kettle
Première Nation de Fort Nelson
Première Nation Katzie
Première Nation du lac Seul
Première Nation Potlotek
Première Nation anishinabe Sagamok
Nation dakota Standing Buffalo
Wikwemikong

^a S.C. 2005, c. 9; S.C. 2012, c. 19, s. 658

^b S.C. 2015, c. 36, s. 177(2)

¹ S.C. 2005, c. 9; S.C. 2012, c. 19, s. 658

^a L.C. 2005, ch. 9; L.C. 2012, ch. 19, art. 658

^b L.C. 2015, ch. 36, par. 177(2)

¹ L.C. 2005, ch. 9; L.C. 2012, ch. 19, art. 658

Coming into Force

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

First Nations wishing to access the full array of services available through the national First Nation institutions, created under the *First Nations Fiscal Management Act*, first require addition to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*. Subsection 2(3) of the *First Nations Fiscal Management Act* states that, at the request of a First Nation, the Minister of Indian Affairs and Northern Development may, by order, add, change or delete the name of the First Nation from the schedule.

The following eight First Nations have requested, via band council resolutions, to be added to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*: Potlotek First Nation in Nova Scotia, Standing Buffalo Dakota Nation and Carry the Kettle in Saskatchewan, Fort Nelson First Nation and Katzie First Nation in British Columbia, and Lac Seul First Nation, Sagamok Anishnawbek and Wikwemikong in Ontario.

Background

The *First Nations Fiscal Management Act*¹ came into force on April 1, 2006. It supports economic development and well-being in First Nation communities by enhancing First Nations property taxation, creating a First Nations bond financing regime and supporting First Nations' capacity in financial management. These objectives are achieved through the national First Nation institutions established through the *First Nations Fiscal Management Act*. These institutions are the First Nations Finance Authority, the First Nations Tax Commission and the First Nations Financial Management Board.

¹ The title was changed from the *First Nations Fiscal and Statistical Management Act* to the *First Nations Fiscal Management Act* on April 1, 2013, upon dissolution of the First Nations Statistical Institute.

Entrée en vigueur

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Les Premières Nations désireuses de se prévaloir de tous les services offerts par les institutions nationales des Premières Nations, créées en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, doivent d'abord être inscrites à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Le paragraphe 2(3) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* affirme qu'à la demande d'une Première Nation, le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien peut, par arrêté, changer ou retrancher le nom d'une Première Nation de l'annexe ou l'y ajouter.

Les huit Premières Nations suivantes, par le biais de résolutions de conseil de bande, ont demandé à être inscrites à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* : Première Nation Potlotek en Nouvelle-Écosse, Nation dakota Standing Buffalo et Carry The Kettle en Saskatchewan, Première Nation de Fort Nelson et Première Nation Katzie en Colombie-Britannique, et Première Nation du lac Seul, Première Nation anishinabe Sagamok et Wikwemikong en Ontario.

Contexte

La *Loi sur la gestion financière des premières nations*¹ est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2006. Elle favorise le développement économique et le bien-être des collectivités des Premières Nations par le renforcement de leur régime d'impôt foncier, la mise en place d'un régime de financement par obligations et le soutien de leur capacité de gestion financière. L'atteinte de ces objectifs passe par l'entremise des institutions nationales des Premières Nations établies en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* : l'Administration financière des Premières nations, la Commission de la fiscalité des premières nations et le Conseil de gestion financière des Premières Nations.

¹ Précédemment connue sous le titre de *Loi sur la gestion financière et statistique des premières nations*, elle fut modifiée le 1^{er} avril 2013 pour *Loi sur la gestion financière des premières nations* à la suite de la dissolution de l'Institut de la statistique des Premières Nations.

Objectives

By virtue of an order made under subsection 2(3) of the *First Nations Fiscal Management Act* by the Minister of Indian Affairs and Northern Development, the names of the eight aforementioned First Nations are added to the schedule to the Act.

These First Nations will have the ability to access some or all of the services available under the *First Nations Fiscal Management Act*. The national First Nation institutions will work closely with First Nations who wish to implement property tax systems, strong financial management practices, and who wish to access the First Nations bond financing regime.

Description

The *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act*, made pursuant to subsection 2(3) of the *First Nations Fiscal Management Act*, adds the names of the following First Nations to the schedule: Potlotek First Nation, Lac Seul First Nation, Sagamok Anishnawbek, Wikwemikong, Standing Buffalo Dakota Nation, Carry the Kettle, Fort Nelson First Nation and Katzie First Nation.

The First Nations may — should their governments so choose — impose property taxes and use property tax revenues or other revenues to invest in and support community projects under the framework of the *First Nations Fiscal Management Act*, as an alternative to the existing property tax jurisdiction available to First Nations under section 83 of the *Indian Act*. First Nations scheduled to the *First Nations Fiscal Management Act* are also able to seek certification in the areas of financial performance and financial management systems. Once certified, First Nations may apply for access to a First Nations bond financing regime based on their property tax or other revenue streams.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this Order, as it does not result in any administrative costs or savings for businesses.

Small business lens

The small business lens does not apply to this Order, as it does not impose any level of compliance and/or administrative costs on small businesses.

Objectifs

Aux termes d'un arrêté pris par la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien en vertu du paragraphe 2(3) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, les noms des huit Premières Nations susmentionnés sont ajoutés à l'annexe de la Loi.

Ces Premières Nations pourront accéder à une partie ou à la totalité des services offerts sous le régime de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Les institutions nationales des Premières Nations collaboreront étroitement avec les Premières Nations qui désirent mettre en œuvre des systèmes d'impôts fonciers et des pratiques de gestion financière solides et accéder au régime de financement des obligations des Premières Nations.

Description

L'Arrêté modifiant l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, pris en vertu du paragraphe 2(3) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, ajoute les noms des Premières Nations suivantes à l'annexe : Première Nation Potlotek, Première Nation du lac Seul, Première Nation anishinabe Sagamok, Wikwemikong, Nation dakota Standing Buffalo, Carry The Kettle, Première Nation de Fort Nelson et Première Nation Katzie.

Les Premières Nations peuvent, si leur gouvernement choisit de le faire, percevoir des impôts fonciers et investir les revenus de ces impôts, ainsi que d'autres revenus, dans des projets communautaires et les appuyer selon le cadre de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Ces mesures viendraient alors remplacer la compétence en matière d'imposition foncière prévue actuellement à l'article 83 de la *Loi sur les Indiens*. Les Premières Nations figurant à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* peuvent aussi demander l'examen de leur rendement financier ainsi que la certification de leurs régimes de gestion financière. Une fois certifiées, les Premières Nations ont également accès à un régime de financement par obligations fondé sur leurs impôts fonciers ou autres sources de revenus.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas au présent arrêté, car il n'implique aucune augmentation ou réduction des coûts administratifs envers les entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas au présent arrêté, car il n'impose aucuns frais de conformité ou frais d'administration envers les petites entreprises.

Consultation

Given that this Order implements requests by the aforementioned eight First Nations to come under the *First Nations Fiscal Management Act*, it was not considered necessary to undertake consultations over and above those already conducted by these First Nations with the residents of their communities.

The *First Nations Fiscal Management Act* national institutions work closely with all First Nations who have requested to be added to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*.

Rationale

By joining the *First Nations Fiscal Management Act*, a First Nation may choose to implement a property tax system under the *First Nations Fiscal Management Act*, seek certification of its financial performance and financial management systems, and/or participate in a First Nations bond financing regime. These tools and services are provided to build economic infrastructure, promote economic growth and attract investment on reserve, thereby increasing the well-being of First Nations communities.

Implementation, enforcement and service standards

There are no compliance and enforcement requirements associated with this Order and no implementation or ongoing costs which can be directly associated with adding First Nations to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*.

Contacts**For the First Nations Tax Commission**

Clarine Ostrove
Legal Counsel
c/o Mandell Pinder
422-1080 Mainland Street
Vancouver, British Columbia
V6B 2T4
Telephone: 604-681-4146
Fax: 604-681-0959

Consultation

Compte tenu du fait que cet arrêté met en œuvre la demande d'inscription des huit premières nations susmentionnées à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, il n'a pas été jugé nécessaire de tenir des consultations en plus de celles qui avaient été menées par ces Premières Nations auprès des résidents de leur collectivité.

Les institutions nationales des Premières Nations établies en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* collaborent étroitement avec les Premières Nations qui ont demandé à être inscrites à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

Justification

En adhérant au régime de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, une Première Nation peut choisir de mettre en œuvre un régime d'impôt foncier en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, de demander l'examen de son rendement financier et la certification de ses régimes de gestion financière ou de participer à un régime de financement des obligations des Premières Nations. Ces outils et services sont fournis dans le but d'établir une infrastructure économique, de promouvoir la croissance économique et d'attirer des investissements dans les réserves, ce qui aura pour effet d'accroître le bien-être des collectivités des Premières Nations.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le présent arrêté ne comprend aucune exigence en matière de conformité et d'application. Aucuns frais de mise en œuvre ou frais permanents ne peuvent être associés à l'ajout d'une Première Nation à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

Personnes-ressources**Pour la Commission de la fiscalité des premières nations**

Clarine Ostrove
Avocate-conseil
a/s de Mandell Pinder
422-1080, rue Mainland
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6B 2T4
Téléphone : 604-681-4146
Télécopieur : 604-681-0959

For Indigenous and Northern Affairs Canada

Leane Walsh
Director
Fiscal Policy and Investment Readiness Directorate
Economic Policy Development Branch
10 Wellington Street, 17th floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H4
Telephone: 819-953-0103
Fax: 819-934-1983

Pour Affaires autochtones et du Nord Canada

Leane Walsh
Directrice
Direction des politiques budgétaires et préparation à
l'investissement
Direction générale de l'élaboration des politiques
10, rue Wellington, 17^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H4
Téléphone : 819-953-0103
Télécopieur : 819-934-1983

Registration
SOR/2018-235 November 9, 2018

FIRST NATIONS FISCAL MANAGEMENT ACT

Whereas, in accordance with paragraph 2(3)(a) of the *First Nations Fiscal Management Act*^a, the council of the band referred to in the annexed Order has requested that the name of the band be added to the schedule to that Act;

Therefore, the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to subsection 2(3)^b of the *First Nations Fiscal Management Act*^a, makes the annexed *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act*.

Gatineau, November 6, 2018

Carolyn Bennett
Minister of Indian Affairs and
Northern Development

Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act

Amendment

1 The schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

Lake Manitoba First Nation

Coming into Force

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

Enregistrement
DORS/2018-235 Le 9 novembre 2018

LOI SUR LA GESTION FINANCIÈRE DES PREMIÈRES NATIONS

Attendu que, en vertu de l'alinéa 2(3)a) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*^a, le conseil de chaque bande visée dans l'arrêté ci-après a demandé que le nom de sa bande soit ajouté à l'annexe de cette loi,

À ces causes, en vertu du paragraphe 2(3)^b de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*^a, la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien prend l' *Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations*, ci-après.

Gatineau, le 6 novembre 2018

La ministre des Affaires indiennes et
du Nord canadien
Carolyn Bennett

Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations

Modification

1 L'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Première Nation du lac Manitoba

Entrée en vigueur

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

^a S.C. 2005, c. 9; S.C. 2012, c. 19, s. 658

^b S.C. 2015, c. 36, s. 177(2)

¹ S.C. 2005, c. 9; S.C. 2012, c. 19, s. 658

^a L.C. 2005, ch. 9; L.C. 2012, ch. 19, art. 658

^b L.C. 2015, ch. 36, par. 177(2)

¹ L.C. 2005, ch. 9; L.C. 2012, ch. 19, art. 658

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

First Nations wishing to access the full array of services available through the national First Nation institutions, created under the *First Nations Fiscal Management Act*, first require addition to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*. Subsection 2(3) of the *First Nations Fiscal Management Act* states that, at the request of a First Nation, the Minister of Indian Affairs and Northern Development may, by order, add, change or delete the name of the First Nation from the schedule.

The Lake Manitoba First Nation, in Manitoba, has requested, via a band council resolution, to be added to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*.

Background

The *First Nations Fiscal Management Act*¹ came into force on April 1, 2006. It supports economic development and well-being in First Nation communities by enhancing First Nations property taxation, creating a First Nations bond financing regime and supporting First Nations' capacity in financial management. These objectives are achieved through the national First Nation institutions established through the *First Nations Fiscal Management Act*. These institutions are the First Nations Finance Authority, the First Nations Tax Commission and the First Nations Financial Management Board.

Objectives

By virtue of an order made under subsection 2(3) of the *First Nations Fiscal Management Act* by the Minister of Indian Affairs and Northern Development, the name of the Lake Manitoba First Nation is added to the schedule to the Act.

The First Nation will have the ability to access some or all of the services available under the *First Nations Fiscal Management Act*. The national First Nation institutions will work closely with the First Nation should it wish to

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Les Premières Nations désireuses de se prévaloir de tous les services offerts par les institutions nationales des Premières Nations, créées en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, doivent d'abord être inscrites à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Le paragraphe 2(3) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* affirme qu'à la demande d'une Première Nation, le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien peut, par arrêté, changer ou retrancher le nom d'une Première Nation de l'annexe ou l'y ajouter.

La Première Nation du lac Manitoba, au Manitoba, a demandé, par le biais d'une résolution de conseil de bande, d'être inscrite à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

Contexte

La *Loi sur la gestion financière des premières nations*¹ est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2006. Elle favorise le développement économique et le bien-être des collectivités des Premières Nations par le renforcement de leur régime d'impôt foncier, la mise en place d'un régime de financement par obligations et le soutien de leur capacité de gestion financière. L'atteinte de ces objectifs passe par l'entremise des institutions nationales des Premières Nations établies en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* : l'Administration financière des premières nations, la Commission de la fiscalité des premières nations et le Conseil de gestion financière des Premières Nations.

Objectifs

Aux termes d'un arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien en vertu du paragraphe 2(3) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, le nom de la Première Nation du lac Manitoba est ajouté à l'annexe de la Loi.

La Première Nation pourra accéder à une partie ou à la totalité des services offerts sous le régime de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Les institutions nationales des Premières Nations collaboreront

¹ The title was changed from the *First Nations Fiscal and Statistical Management Act* to the *First Nations Fiscal Management Act* on April 1, 2013, upon dissolution of the First Nations Statistical Institute.

¹ Précédemment connue sous le titre de *Loi sur la gestion financière et statistique des premières nations*, elle fut modifiée le 1^{er} avril 2013 pour *Loi sur la gestion financière des premières nations* à la suite de la dissolution de l'Institut de la statistique des Premières Nations.

implement property tax systems, strong financial management practices, and who wish to access the First Nations bond financing regime.

Description

The *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act*, made pursuant to subsection 2(3) of the *First Nations Fiscal Management Act*, adds the name of the Lake Manitoba First Nation to the schedule.

The First Nation may — should its government so choose — impose property taxes and use property tax revenues or other revenues to invest in and support community projects under the framework of the *First Nations Fiscal Management Act*, as an alternative to the existing property tax jurisdiction available to First Nations under section 83 of the *Indian Act*. First Nations scheduled to the *First Nations Fiscal Management Act* are also able to seek certification in the areas of financial performance and financial management systems. Once certified, First Nations may apply for access to a First Nations bond financing regime based on their property tax or other revenue streams.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this Order, as it does not result in any administrative costs or savings for businesses.

Small business lens

The small business lens does not apply to this Order, as it does not impose any level of compliance and/or administrative costs on small businesses.

Consultation

Given that this Order implements a request by the Lake Manitoba First Nation to come under the *First Nations Fiscal Management Act*, it was not considered necessary to undertake consultations over and above those already conducted by the First Nation with the residents of its community.

The *First Nations Fiscal Management Act* national institutions work closely with all First Nations who have requested to be added to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*.

étroitement avec la Première Nation si elle désire mettre en œuvre des systèmes d'impôts fonciers et des pratiques de gestion financière solides et accéder au régime de financement des obligations des Premières Nations.

Description

L'Arrêté modifiant l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, pris en vertu du paragraphe 2(3) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, ajoute le nom de la Première Nation du lac Manitoba à l'annexe.

La Première Nation peut, si son gouvernement choisit de le faire, percevoir des impôts fonciers et investir les revenus de ces impôts, ainsi que d'autres revenus, dans des projets communautaires et les appuyer selon le cadre de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Ces mesures viendraient alors remplacer la compétence en matière d'imposition foncière prévue actuellement à l'article 83 de la *Loi sur les Indiens*. Les Premières Nations figurant à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* peuvent aussi demander l'examen de leur rendement financier ainsi que la certification de leurs régimes de gestion financière. Une fois certifiées, les Premières Nations ont également accès à un régime de financement par obligations fondé sur leurs impôts fonciers ou autres sources de revenus.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas au présent arrêté, car il n'implique aucune augmentation ou réduction des coûts administratifs envers les entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas au présent arrêté, car il n'impose aucuns frais de conformité ou frais d'administration envers les petites entreprises.

Consultation

Compte tenu du fait que cet arrêté met en œuvre la demande d'inscription de la Première Nation du lac Manitoba à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, il n'a pas été jugé nécessaire de tenir des consultations en plus de celles qui avaient été menées par la Première Nation auprès des résidents de sa collectivité.

Les institutions nationales des Premières Nations établies en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* collaborent étroitement avec les Premières Nations qui ont demandé à être inscrites à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

Rationale

By joining the *First Nations Fiscal Management Act*, a First Nation may choose to implement a property tax system under the *First Nations Fiscal Management Act*, seek certification of its financial performance and financial management systems, and/or participate in a First Nations bond financing regime. These tools and services are provided to build economic infrastructure, promote economic growth and attract investment on reserve, thereby increasing the well-being of First Nations communities.

Implementation, enforcement and service standards

There are no compliance and enforcement requirements associated with this Order and no implementation or ongoing costs which can be directly associated with adding First Nations to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*.

Contacts**For the First Nations Tax Commission**

Clarine Ostrove
Legal Counsel
c/o Mandell Pinder
422-1080 Mainland Street
Vancouver, British Columbia
V6B 2T4
Telephone: 604-681-4146
Fax: 604-681-0959

For Indigenous and Northern Affairs Canada

Leane Walsh
Director
Fiscal Policy and Investment Readiness Directorate
Economic Policy Development Branch
10 Wellington Street, 17th floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H4
Telephone: 819-953-0103
Fax: 819-934-1983

Justification

En adhérant au régime de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, une Première Nation peut choisir de mettre en œuvre un régime d'impôt foncier en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, de demander l'examen de son rendement financier et la certification de ses régimes de gestion financière ou de participer à un régime de financement des obligations des Premières Nations. Ces outils et services sont fournis dans le but d'établir une infrastructure économique, de promouvoir la croissance économique et d'attirer des investissements dans les réserves, ce qui aura pour effet d'accroître le bien-être des collectivités des Premières Nations.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le présent arrêté ne comprend aucune exigence en matière de conformité et d'application. Aucuns frais de mise en œuvre ou frais permanents ne peuvent être associés à l'ajout d'une Première Nation à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

Personnes-ressources**Pour la Commission de la fiscalité des premières nations**

Clarine Ostrove
Avocate-conseil
a/s de Mandell Pinder
422-1080, rue Mainland
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6B 2T4
Téléphone : 604-681-4146
Télécopieur : 604-681-0959

Pour Affaires autochtones et du Nord Canada

Leane Walsh
Directrice
Direction des politiques budgétaires et préparation à l'investissement
Direction générale de l'élaboration des politiques
10, rue Wellington, 17^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H4
Téléphone : 819-953-0103
Télécopieur : 819-934-1983

Registration
SOR/2018-236 November 9, 2018

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

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

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

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

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

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

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

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

Mississauga, November 6, 2018

Enregistrement
DORS/2018-236 Le 9 novembre 2018

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

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

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

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

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

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

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

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

Mississauga, le 6 novembre 2018

^a C.R.C., c. 647

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

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

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

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

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

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

^c C.R.C., ch. 647

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

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

Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990

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

Amendment

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

Modification

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

Coming into Force

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

Entrée en vigueur

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

SCHEDULE

(Section 1)

ANNEXE

(article 1)

SCHEDULE

(Section 2 and subsections 5(2) and (3))

ANNEXE

(article 2 et paragraphes 5(2) et (3))

Control Period Beginning on April 29, 2018 and Ending on April 27, 2019

	Column 1	Column 2
Item	Province	Pounds of Turkey
1	Ontario	170,629,368
2	Quebec	82,459,752
3	Nova Scotia	8,861,277
4	New Brunswick	8,540,459
5	Manitoba	30,057,419
6	British Columbia	44,346,504
7	Saskatchewan	11,819,944
8	Alberta	40,806,327
TOTAL		397,521,050

Période réglementée commençant le 29 avril 2018 et se terminant le 27 avril 2019

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Province	Livres de dindon
1	Ontario	170 629 368
2	Québec	82 459 752
3	Nouvelle-Écosse	8 861 277
4	Nouveau-Brunswick	8 540 459
5	Manitoba	30 057 419
6	Colombie-Britannique	44 346 504
7	Saskatchewan	11 819 944
8	Alberta	40 806 327
TOTAL		397 521 050

¹ SOR/90-231

¹ DORS/90-231

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

This amendment revises the limitations to be applied when determining the market allotment of a producer or when issuing a new market allotment within a province during the control period beginning on April 29, 2018, and ending on April 27, 2019.

NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie du Règlement.)

La modification vise à fixer les nouvelles limites dont il faut tenir compte lors de la détermination des allocations de commercialisation des producteurs ou de l'attribution de nouvelles allocations de commercialisation dans une province au cours de la période réglementée commençant le 29 avril 2018 et se terminant le 27 avril 2019.

Registration
SOR/2018-237 November 9, 2018

INDIAN ACT

P.C. 2018-1387 November 8, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to subsection 83(5)^a of the *Indian Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Property Assessment and Taxation (Railway Right-of-Way) Regulations*.

Regulations Amending the Property Assessment and Taxation (Railway Right-of-Way) Regulations

Amendments

1 The definitions *adjustment factor* and *provincial taxation laws* in section 1 of the *Property Assessment and Taxation (Railway Right-of-Way) Regulations*¹ are replaced by the following:

adjustment factor means the adjustment factor set out in the *Railway Corporations Assessment Regulation*, B.C. Reg. 51/2016, as amended from time to time. (*facteur de rajustement*)

provincial taxation laws means the laws and regulations of British Columbia respecting property taxation, including the *Assessment Act*, *Railway Corporations Assessment Regulation*, *Hospital District Act*, *School Act*, *Local Government Act* and *Taxation (Rural Area) Act*, as amended from time to time. (*lois fiscales provinciales*)

2 Subsection 5(4) of the Regulations is replaced by the following:

Adjustment factors

(4) For the purposes of subsection (1), the adjustment factors applicable to the determination of tax rates for the Boothroyd Indian Band, Nicomen Indian Band, Siska

Enregistrement
DORS/2018-237 Le 9 novembre 2018

LOI SUR LES INDIENS

C.P. 2018-1387 Le 8 novembre 2018

Sur recommandation de la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu du paragraphe 83(5)^a de la *Loi sur les Indiens*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'évaluation et l'imposition foncières (emprises de chemin de fer)*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur l'évaluation et l'imposition foncières (emprises de chemin de fer)

Modifications

1 Les définitions de *facteur de rajustement* et *lois fiscales provinciales*, à l'article 1 du *Règlement sur l'évaluation et l'imposition foncières (emprises de chemin de fer)*¹, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

facteur de rajustement Facteur de rajustement prévu par le règlement de la Colombie-Britannique intitulé *Railway Corporations Assessment Regulation*, B.C. Reg. 51/2016, avec ses modifications successives. (*adjustment factor*)

lois fiscales provinciales Les lois et règlements de la Colombie-Britannique concernant les impôts fonciers, notamment ceux intitulés *Assessment Act*, *Railway Corporations Assessment Regulation*, *Hospital District Act*, *School Act*, *Local Government Act* et *Taxation (Rural Area) Act*, avec leurs modifications successives. (*provincial taxation laws*)

2 Le paragraphe 5(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Facteurs de rajustement

(4) Pour l'application du paragraphe (1), les facteurs de rajustement applicables à la détermination des taux d'imposition à l'égard de la bande indienne de Boothroyd, de la

^a R.S., c. 17 (4th Supp.), s. 10(3)

^b R.S., c. I-5

¹ SOR/2001-493

^a L.R., ch. 17 (4^e suppl.), par. 10(3)

^b L.R., ch. I-5

¹ DORS/2001-493

Indian Band and Skuppah Indian Band shall be the adjustment factors that apply to property in incorporated areas.

3 Items 2 and 2.2 of Schedule 1 to the Regulations are repealed.

4 Items 2 and 2.2 of Schedule 2 to the Regulations are repealed.

Coming into Force

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the regulations.)

Issues

First Nations in Canada can levy property taxes from the Canadian Pacific Railway on railway rights-of-way running through their reserves pursuant to either the *Indian Act* or the *First Nations Fiscal Management Act*, and in accordance with related regulations made under each legislative framework. This taxation takes place under the *Indian Act* only until such time that a First Nation is added to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*.

On July 26, 2016, Cook's Ferry (formerly known as Cook's Ferry Indian Band) requested to be added to the schedule of the *First Nations Fiscal Management Act*, followed by Little Shuswap Lake Indian Band on November 28, 2016. As part of the move for both First Nations, located in British Columbia, to tax the Canadian Pacific Railway rights-of-way lands on their reserves under the authority of the *First Nations Fiscal Management Act*, they must be removed from the *Property Assessment and Taxation (Railway Right-of-Way) Regulations*, made under the *Indian Act*, and be added to the *First Nations Property Assessment and Taxation (Railway Rights-of-Way) Regulations*, made under the *First Nations Fiscal Management Act*.

In addition, a technical amendment is required to the definition sections of the *Property Assessment and Taxation (Railway Right-of-Way) Regulations*, made under the

bande indienne de Nicomen, de la bande indienne Siska et de la bande indienne de Skuppah sont les facteurs de rajustement applicables aux propriétés comprises dans les zones constituées.

3 Les articles 2 et 2.2 de l'annexe 1 du même règlement sont abrogés.

4 Les articles 2 et 2.2 de l'annexe 2 du même règlement sont abrogés.

Entrée en vigueur

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie des règlements.)

Enjeux

Les Premières Nations du Canada peuvent percevoir des impôts fonciers auprès du Chemin de fer Canadien Pacifique pour les emprises de chemin de fer qui traversent leurs réserves en vertu de la *Loi sur les Indiens* ou de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, et conformément aux règlements connexes pris en vertu de chaque cadre législatif. Cette imposition n'est perçue en vertu de la *Loi sur les Indiens* que jusqu'à ce qu'une Première Nation soit ajoutée à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

Le 26 juillet 2016, Cook's Ferry (anciennement connue sous le nom de Bande indienne de Cook's Ferry) a demandé que son nom soit ajouté à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, ce qu'a fait ensuite la Bande indienne de Little Shuswap Lake le 28 novembre 2016. Compte tenu de la transition de ces deux Premières Nations, de la Colombie-Britannique, à l'imposition des emprises du Chemin de fer Canadien Pacifique sur leurs réserves en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, ces Premières Nations doivent être retirées du *Règlement sur l'évaluation et l'imposition foncières (emprises de chemin de fer)*, pris en vertu de la *Loi sur les Indiens*, et être ajoutées au *Règlement sur l'évaluation et l'imposition foncières des emprises de chemin de fer des premières nations*, pris en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

De plus, il faut apporter une modification technique aux sections des définitions du *Règlement sur l'évaluation et l'imposition foncières (emprises de chemin de fer)*, pris en

Indian Act, and the *First Nations Property Assessment and Taxation (Railway Rights-of-Way) Regulations*, made under the *First Nations Fiscal Management Act*, to ensure consistency with a provincial regulation referenced in these regulations that was repealed and replaced with *Railway Corporations Assessment Regulation*, B.C. Reg. 51/2016.

Background

Until 2006, First Nations that were levying property taxes on railway rights-of-way did so in accordance with the *Property Assessment and Taxation (Railway Right-of-Way) Regulations* pursuant to the authorities of the *Indian Act*. In 2006, the *First Nations Fiscal Management Act* was enacted providing First Nations with an option to design a modern on-reserve taxation system that closely resembles that of off-reserve local governments. First Nations may access the *First Nations Fiscal Management Act* by requesting to be added to the schedule by way of a band council resolution to the Minister of Indian Affairs and Northern Development, also known as opting in. First Nations who opt in to the regime established under the *First Nations Fiscal Management Act* are better positioned for overall economic growth and to capitalize on solid business relationships, resulting in a better quality of life for community members.

In 2007, the *First Nations Property Assessment and Taxation (Railway Rights-of-Way) Regulations* (SOR/2007-277) were made under the *First Nations Fiscal Management Act*. These Regulations provide the ability to levy taxation on reserve at levels comparable to those off-reserve in a timely manner. This fosters harmony between taxation by First Nations and taxation by provincial or municipal authorities, thereby ensuring compliance with the principles of equity and fairness.

In 2016, the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act* was amended to include Cook's Ferry and Little Shuswap Lake Indian Band. In order to complete the changes in authority, Cook's Ferry Indian Band and Little Shuswap Lake Indian Band must be removed from the *Property Assessment and Taxation (Railway Right-of-Way) Regulations*, made under the *Indian Act* and added to the *First Nations Property Assessment and Taxation (Railway Rights-of-Way) Regulations*, made under the *First Nations Fiscal Management Act*.

vertu de la *Loi sur les Indiens*, et du *Règlement sur l'évaluation et l'imposition foncières des emprises de chemin de fer des premières nations*, pris en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, afin de les rendre conformes à un règlement provincial mentionné dans ceux-ci qui a été abrogé et remplacé par *Railway Corporations Assessment Regulation*, B.C. Reg. 51/2016.

Contexte

Jusqu'en 2006, les Premières Nations qui percevaient des impôts fonciers sur les emprises de chemin de fer le faisaient conformément au *Règlement sur l'évaluation et l'imposition foncières (emprises de chemin de fer)* en vertu des pouvoirs conférés par la *Loi sur les Indiens*. En 2006, la *Loi sur la gestion financière des premières nations* a été promulguée, offrant aux Premières Nations la possibilité de concevoir un régime fiscal moderne dans les réserves qui ressemble beaucoup à celui des administrations locales hors réserve. Les Premières Nations peuvent accéder (ou « adhérer de façon facultative ») à la *Loi sur la gestion financière des premières nations* en présentant une résolution du conseil de bande au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien afin que leur nom soit ajouté à l'annexe. Les Premières Nations qui adhèrent au régime établi en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* sont mieux préparées à la croissance économique et peuvent mettre à profit de solides relations d'affaires, ce qui, en retour, assurera une meilleure qualité de vie aux membres des collectivités.

En 2007, le *Règlement sur l'évaluation et l'imposition foncières des emprises de chemin de fer des premières nations* (DORS/2007-277) a été pris en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Ce règlement permet de prélever des impôts dans les réserves à des niveaux comparables à ceux qui s'appliquent à l'extérieur des réserves, et ce, en temps opportun. Cela permettra d'harmoniser la fiscalité des Premières Nations et celle des autorités provinciales ou municipales, assurant ainsi le respect des principes d'équité et de justice.

En 2016, l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* a été modifiée pour inclure Cook's Ferry et la Bande indienne de Little Shuswap Lake. Afin d'exécuter les changements d'autorisation, la Bande indienne de Cook's Ferry et la Bande indienne de Little Shuswap Lake doivent être retirées du *Règlement sur l'évaluation et l'imposition foncières (emprises de chemin de fer)*, pris en vertu de la *Loi sur les Indiens*, et ajoutées au *Règlement sur l'évaluation et l'imposition foncières des emprises de chemin de fer des premières nations*, pris en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

A technical amendment to the definitions “adjustment factor” and “provincial taxation law” is also required in both regulations as they make reference to the provincial *Adjustment Factors Relating to the Valuation of Railway Corporation Property Regulation*, B.C. Reg. 324/96 which has since been replaced by a new provincial Regulation, the *Railway Corporations Assessment Regulation*, B.C. Reg. 51/2016.

Objectives

The objectives of the amendments are to

- remove Cook’s Ferry Indian Band and Little Shuswap Lake Indian Band from the *Property Assessment and Taxation (Railway Right-of-Way) Regulations*, made under the *Indian Act*;
- add Cook’s Ferry and Little Shuswap Lake Indian Band to the *First Nations Property Assessment and Taxation (Railway Rights-of-Way) Regulations*, made under the *First Nations Fiscal Management Act*; and
- amend the definitions “adjustment factor” and “provincial taxation law” in both the *Property Assessment and Taxation (Railway Right-of-Way) Regulations*, made under the *Indian Act*, and the *First Nations Property Assessment and Taxation (Railway Rights-of-Way) Regulations*, made under the *First Nations Fiscal Management Act*, for accuracy in the reference to a provincial regulation.

Description

The following amendments will facilitate Cook’s Ferry and Little Shuswap Lake Indian Band in levying property taxes on railway rights-of-way running through their respective reserves pursuant to the *First Nations Property Assessment and Taxation (Railway Rights-of-Way) Regulations*, made under the *First Nations Fiscal Management Act*.

Regulations Amending the Property Assessment and Taxation (Railway Right-of-Way) Regulations, under the Indian Act

- Schedule 1, items 2 and 2.2 — remove the land description of the right-of-way areas.
- Schedule 2, items 2 and 2.2 — remove the tax base for adjacent areas used to determine the tax rates for properties in the right-of-way areas.
- Subsection 5(4) (applicable adjustment factors to the determination of tax rates that apply to property in incorporated areas) — remove the references to Cook’s

Une modification technique des définitions de « facteur de rajustement » et de « lois fiscales provinciales » est également requise dans les deux règlements puisqu’ils renvoient au règlement provincial intitulé *Adjustment Factors Relating to the Valuation of Railway Corporation Property Regulation*, B.C. Reg. 324/96, qui a depuis été remplacé par un nouveau règlement provincial, le *Railway Corporations Assessment Regulation*, B.C. Reg. 51/2016.

Objectifs

Les objectifs des modifications sont les suivants :

- retirer la Bande indienne de Cook’s Ferry et la Bande indienne de Little Shuswap Lake du *Règlement sur l’évaluation et l’imposition foncières (emprises de chemin de fer)*, pris en vertu de la *Loi sur les Indiens*;
- ajouter Cook’s Ferry et la Bande indienne de Little Shuswap Lake au *Règlement sur l’évaluation et l’imposition foncières des emprises de chemin de fer des premières nations*, pris en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*;
- modifier les définitions de « facteur de rajustement » et de « lois fiscales provinciales » dans le *Règlement sur l’évaluation et l’imposition foncières (emprises de chemin de fer)*, pris en vertu de la *Loi sur les Indiens*, et le *Règlement sur l’évaluation et l’imposition foncières des emprises de chemin de fer des premières nations*, pris en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, à des fins d’exactitude dans le renvoi à un règlement provincial.

Description

Les modifications suivantes permettront à Cook’s Ferry et à la Bande indienne de Little Shuswap Lake de percevoir des impôts fonciers sur les emprises de chemin de fer traversant leurs réserves respectives en vertu du *Règlement sur l’évaluation et l’imposition foncières des emprises de chemin de fer des premières nations*, pris en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

Règlement modifiant le Règlement sur l’évaluation et l’imposition foncières (emprises de chemin de fer), en vertu de la Loi sur les Indiens

- Annexe 1, articles 2 et 2.2 — supprimer la description des zones d’emprise.
- Annexe 2, articles 2 et 2.2 — supprimer l’assiette fiscale pour les zones adjacentes utilisées pour déterminer les taux d’imposition des propriétés situées dans les zones d’emprise.
- Paragraphe 5(4) [facteurs de rajustement applicables à la détermination des taux d’imposition qui s’appliquent

Ferry Indian Band and Little Shuswap Lake Indian Band.

Regulations Amending the First Nations Property Assessment and Taxation (Railway Rights-of-Way) Regulations, under the First Nations Fiscal Management Act

- Schedule 1 — add the relevant land description of the right-of-way areas for Cook's Ferry and Little Shuswap Lake Indian Band.
- Schedule 2 — add the relevant tax base for the adjacent areas used to determine the tax rates for properties in the right-of-way areas for Cook's Ferry and Little Shuswap Lake Indian Band.
- Paragraph 4(4)(a) (applicable adjustment factors for the maximum tax rates for railway rights-of-way) — include Cook's Ferry and Little Shuswap Lake Indian Band.

The following amendment to the definition sections of the *Property Assessment and Taxation (Railway Right-of-Way) Regulations*, under the *Indian Act*, and the *First Nations Property Assessment and Taxation (Railway Rights-of-Way) Regulations*, under the *First Nations Fiscal Management Act*, ensures consistency with a provincially referenced regulation:

- Section 1 — replace references to the *Adjustment Factors Relating to the Valuation of Railway Corporation Property Regulation*, B.C. Reg. 324/96 with references to *Railway Corporations Assessment Regulation*, B.C. Reg. 51/2016 in the definitions of “adjustment factor” and “provincial taxation laws.”

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to these amendments, as they do not result in any administrative costs to businesses.

Small business lens

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

Consultation

Due to the technical nature of these amendments, it is expected that there will be no practical change in the taxation of the railway rights-of-way. In March 2017, the Canadian Pacific Railway was informed of the amendments, at which time they indicated having no concerns. The First

aux propriétés dans les zones constituées] — supprimer les renvois à la Bande indienne de Cook's Ferry et à la Bande indienne de Little Shuswap Lake.

Règlement modifiant le Règlement sur l'évaluation et l'imposition foncières des emprises de chemin de fer des premières nations, en vertu de la Loi sur la gestion financière des premières nations

- Annexe 1 — ajouter la description des terres pertinentes des zones d'emprise de Cook's Ferry et de la Bande indienne de Little Shuswap Lake.
- Annexe 2 — ajouter l'assiette fiscale pertinente pour les zones adjacentes utilisées afin de déterminer les taux d'imposition des propriétés situées dans les zones d'emprise de Cook's Ferry et de la Bande indienne de Little Shuswap Lake.
- Alinéa 4(4)a [facteurs de rajustement applicables aux taux d'imposition maximaux pour les emprises de chemin de fer] — inclure Cook's Ferry et la Bande indienne de Little Shuswap Lake.

La modification suivante aux sections des définitions du *Règlement sur l'évaluation et l'imposition foncières (emprises de chemin de fer)*, pris en vertu de la *Loi sur les Indiens*, et du *Règlement sur l'évaluation et l'imposition foncières des emprises de chemin de fer des premières nations*, pris en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, permet de les rendre conformes au règlement provincial dont il est question :

- Article 1 — remplacer les renvois au *Adjustment Factors Relating to the Valuation of Railway Corporation Property Regulation*, B.C. Reg. 324/96 par des renvois au *Railway Corporations Assessment Regulation*, B.C. Reg. 51/2016 dans les définitions de « facteur de rajustement » et de « lois fiscales provinciales ».

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à ces modifications, car elles n'entraînent aucun coût administratif pour les entreprises.

Lentille des petites entreprises

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

Consultation

En raison de la nature technique de ces modifications, on s'attend à ce qu'il n'y ait aucun changement pratique dans l'imposition des emprises de chemin de fer. En mars 2017, le Chemin de fer Canadien Pacifique a été informé des modifications, et il a indiqué qu'il n'avait aucune

Nations Tax Commission has also expressed support for the amendments by email to the Department, formerly known as Indigenous and Northern Affairs Canada. As a result, no consultation is necessary, as these changes are a follow-up to Cook's Ferry and Little Shuswap Indian Band's choice to participate in the *First Nations Fiscal Management Act* taxation regime. However, in June 2018, both First Nations were notified in writing that they would be added to the *First Nations Property Assessment and Taxation (Railway Rights-of-Way) Regulations* in 2018.

Rationale

To date, Cook's Ferry and Little Shuswap Lake Indian Band have been administering property taxation using the *Property Assessment and Taxation (Railway Right-of-Way) Regulations*, made under the *Indian Act*. As both First Nations have been added to the *First Nations Fiscal Management Act*, it is a necessary step to remove them from the *Property Assessment and Taxation (Railway Right-of-Way) Regulations* schedules, as they will no longer administer property taxation under this regulatory framework. In addition, it is a necessary step to add them to the schedules of the *First Nations Property Assessment and Taxation (Railway Rights-of-Way) Regulations* to complete the transfer to the new taxation regime.

As required by the Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation, an assessment of modern treaty implications was conducted on this proposal. The assessment did not identify any modern treaty implications or obligations, as the proposal is outside of the geographic and subject matter scope of modern treaties.

A Strategic Environmental Assessment initial checklist was conducted as per the 2010 *Cabinet Directive on Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposal*. It was determined that neither a preliminary scan nor a detailed analysis is required as these regulatory amendments finalize the legalities required to formalize the taxation authorities of the First Nations under the *First Nations Fiscal Management Act*.

Implementation, enforcement and service standards

The amendments facilitate the continuation of Cook's Ferry's and Little Shuswap Lake Indian Band's exercise of authority to tax the Canadian Pacific Railway on the identified railway rights-of-way lands. The current taxation by-laws that the First Nations have in place remain in force until they are repealed or replaced by a law made

préoccupation à formuler. La Commission de la fiscalité des premières nations a également exprimé son appui à l'égard des modifications en envoyant un courriel en ce sens au ministère, précédemment connu sous le nom d'Affaires autochtones et du Nord Canada. Par conséquent, aucune consultation n'est nécessaire puisque ces changements font suite à la décision de Cook's Ferry et de la Bande indienne de Little Shuswap Lake de participer au régime d'imposition de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Toutefois, en juin 2018, les deux Premières Nations ont été avisées par écrit qu'elles seraient ajoutées au *Règlement sur l'évaluation et l'imposition foncières des emprises de chemin de fer des premières nations* en 2018.

Justification

Jusqu'à présent, Cook's Ferry et la Bande indienne de Little Shuswap Lake ont administré l'impôt foncier dans le cadre du *Règlement sur l'évaluation et l'imposition foncières (emprises de chemin de fer)*, pris en vertu de la *Loi sur les Indiens*. Comme les deux Premières Nations ont été ajoutées à la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, il est nécessaire de les retirer des annexes du *Règlement sur l'évaluation et l'imposition foncières (emprises de chemin de fer)*, car elles n'administreront plus l'imposition foncière en vertu de ce cadre réglementaire. De plus, il est nécessaire de les ajouter aux annexes du *Règlement sur l'évaluation et l'imposition foncières des emprises de chemin de fer des premières nations* afin d'achever le transfert au nouveau régime d'imposition.

Comme l'exige la Directive du cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes, une évaluation des répercussions des traités modernes a été effectuée au sujet de cette proposition. L'évaluation n'a révélé aucune répercussion ou obligation découlant des traités modernes, car la proposition dépasse la portée géographique et spécialisée de ces traités.

Une liste de vérification initiale de l'évaluation environnementale stratégique a été réalisée conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes* de 2010. Il a été déterminé qu'il n'est pas nécessaire d'effectuer une analyse préliminaire ni une analyse détaillée puisque ces modifications réglementaires mettent la dernière main aux aspects juridiques requis pour officialiser les pouvoirs fiscaux des Premières Nations en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les modifications facilitent la poursuite de l'exercice par Cook's Ferry et la Bande indienne de Little Shuswap Lake du pouvoir de percevoir des impôts auprès du Chemin de fer Canadien Pacifique pour les emprises de chemin de fer désignées. Les règlements fiscaux actuels des Premières Nations demeurent en vigueur jusqu'à ce qu'ils soient

under section 5 of the *First Nations Fiscal Management Act*.

abrogés ou remplacés par une loi prise en vertu de l'article 5 de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

Contact

Leane Walsh
Director
Fiscal Policy and Investment Readiness
Crown-Indigenous Relations and Northern
Affairs Canada
10 Wellington Street, 17th Floor, Room 167
Gatineau, Quebec
K1A 0H4
Telephone: 819-953-0103
Fax: 819-934-1983
Email: leane.walsh@canada.ca

Personne-ressource

Leane Walsh
Directrice
Direction de la politique fiscale et préparation à
l'investissement
Relations Couronne-Autochtones et Affaires
du Nord Canada
10, rue Wellington, 17^e étage, pièce 167
Gatineau (Québec)
K1A 0H4
Téléphone : 819-953-0103
Télécopieur : 819-934-1983
Courriel : leane.walsh@canada.ca

Registration
SOR/2018-238 November 9, 2018

FIRST NATIONS FISCAL MANAGEMENT ACT

P.C. 2018-1388 November 8, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to paragraph 36(1)(d)^a of the *First Nations Fiscal Management Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the First Nations Property Assessment and Taxation (Railway Rights-of-Way) Regulations*.

Regulations Amending the First Nations Property Assessment and Taxation (Railway Rights-of-Way) Regulations

Amendments

1 The definitions *adjustment factor* and *provincial taxation laws* in section 1 of the *First Nations Property Assessment and Taxation (Railway Rights-of-Way) Regulations*¹ are replaced by the following:

adjustment factor means the adjustment factor set out in the *Railway Corporations Assessment Regulation*, B.C. Reg. 51/2016, as amended from time to time. (*facteur de rajustement*)

provincial taxation laws means the laws and regulations of British Columbia respecting property taxation, including the *Assessment Act*, *Railway Corporations Assessment Regulation*, *Hospital District Act*, *School Act*, *Local Government Act* and *Taxation (Rural Area) Act*, as amended from time to time. (*lois fiscales provinciales*)

2 Paragraph 4(4)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) in respect of the Adams Lake Indian Band, Chawathil First Nation, Cook's Ferry Indian Band, Kanaka Bar Indian Band, Leq'a:mel First Nation, Little Shuswap Lake Indian Band, Matsqui First Nation, Neskonalith Indian Band and Shuswap First Nation, the

Enregistrement
DORS/2018-238 Le 9 novembre 2018

LOI SUR LA GESTION FINANCIÈRE DES PREMIÈRES NATIONS

C.P. 2018-1388 Le 8 novembre 2018

Sur recommandation de la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'alinéa 36(1)d)^a de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'évaluation et l'imposition foncières des emprises de chemin de fer des premières nations*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur l'évaluation et l'imposition foncières des emprises de chemin de fer des premières nations

Modifications

1 Les définitions de *facteur de rajustement* et *lois fiscales provinciales*, à l'article 1 du *Règlement sur l'évaluation et l'imposition foncières des emprises de chemin de fer des premières nations*¹, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

facteur de rajustement Facteur de rajustement prévu par le règlement de la Colombie-Britannique intitulé *Railway Corporations Assessment Regulation*, B.C. Reg. 51/2016, avec ses modifications successives. (*adjustment factor*)

lois fiscales provinciales Les lois et règlements de la Colombie-Britannique concernant les impôts fonciers, notamment ceux intitulés *Assessment Act*, *Railway Corporations Assessment Regulation*, *Hospital District Act*, *School Act*, *Local Government Act* et *Taxation (Rural Area) Act*, avec leurs modifications successives. (*provincial taxation laws*)

2 L'alinéa 4(4)(a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) à l'égard de la bande indienne Adams Lake, de la Première nation Chawathil, de la bande indienne de Cook's Ferry, de la bande indienne de Kanaka Bar, de la Première nation Leq'a:mel, de la bande indienne de Little Shuswap Lake, de la Première nation Matsqui, de

^a S.C. 2015, c. 36, s. 190(2)

^b S.C. 2005, c. 9, s. 1; S.C. 2012, c. 19, s. 658

¹ SOR/2007-277

^a L.C. 2015, ch. 36, par. 190(2)

^b L.C. 2005, ch. 9, art. 1; L.C. 2012, ch. 19, art. 658

¹ DORS/2007-277

adjustment factors that apply to property in incorporated areas; and

la bande indienne Neskonlith et de la Première nation Shuswap, ceux qui s'appliquent aux propriétés comprises dans les zones constituées;

3 Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after item 8:

3 L'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 8, de ce qui suit :

	Column 1	Column 2
Item	First Nation	Description of Right-of-way Area
9	Cook's Ferry	<p>(a) In the Province of British Columbia In Kamloops Division of Yale District In Kumcheen Indian Reserve No. 1 All those lands shown on a Registration Plan of Railway Right of Way Area prepared by Mr. D.G. Fenning C.L.S., B.C.L.S. in May 2001 and recorded in the Canada Lands Surveys Records in Ottawa under number RSBC 3312R. Containing about 2.22 hectares, save and except all mines and minerals, whether precious or base, solid, liquid or gaseous.</p> <p>(b) In the Province of British Columbia In Kamloops Division of Yale District In Spences Bridge Indian Reserve No. 4 All those lands shown on a Registration Plan of Railway Rights of Way Area prepared by Mr. Edward Eaton C.L.S., B.C.L.S. in May 2001 and recorded in the Canada Lands Surveys Records in Ottawa under number RSBC 3322R. Containing about 0.45 hectares, save and except all mines and minerals, whether precious or base, solid, liquid or gaseous.</p> <p>(c) In the Province of British Columbia In Kamloops Division of Yale District In Lower Shawniken Indian Reserve No. 4A All those lands shown on a Registration Plan of Railway Right of Way Area prepared by Mr. Edward Eaton C.L.S., B.C.L.S. in May 2001 and recorded in the Canada Lands Surveys Records in Ottawa under number RSBC 3321R. Containing about 11.9 hectares, save and except all mines and minerals, whether precious or base, solid, liquid or gaseous.</p> <p>(d) In the Province of British Columbia In Kamloops Division of Yale District In Pemynoos Indian Reserve No. 9 All those lands shown on a Registration Plan of Railway Right of Way Area prepared by Mr. Edward Eaton C.L.S., B.C.L.S. in May 2001 and recorded in the Canada Lands Surveys Records in Ottawa under number RSBC 3320R. Containing about 51 hectares, save and except all mines and minerals, whether precious or base, solid, liquid or gaseous.</p> <p>(e) In the Province of British Columbia In Kamloops Division of Yale District In Pokheitsk Indian Reserve No. 10 All those lands shown on a Registration Plan of Railway Right of Way Area prepared by Mr. Edward Eaton C.L.S., B.C.L.S. in May 2001 and recorded in the Canada Lands Surveys Records in Ottawa under number RSBC 3319R. Containing about 4.48 hectares, save and except all mines and minerals, whether precious or base, solid, liquid or gaseous.</p> <p>(f) In the Province of British Columbia In Kamloops Division of Yale District In Spatsum Indian Reserve No. 11 All those lands shown on a Registration Plan of Railway Right of Way Area prepared by Mr. Edward Eaton C.L.S., B.C.L.S. in May 2001 and recorded in the Canada Lands Surveys Records in Ottawa under number RSBC 3317R. Containing about 4.92 hectares, save and except all mines and minerals, whether precious or base, solid, liquid or gaseous.</p>

Item	Column 1	Column 2
Item	First Nation	Description of Right-of-way Area
10	Little Shuswap Lake Indian Band	<p>(g) In the Province of British Columbia In Kamloops Division of Yale District In Spatsum Indian Reserve No. 11A All those lands shown on a Registration Plan of Railway Right of Way Area prepared by Mr. Edward Eaton C.L.S., B.C.L.S. in May 2001 and recorded in the Canada Lands Surveys Records in Ottawa under number RSBC 3318R. Containing about 9.18 hectares, save and except all mines and minerals, whether precious or base, solid, liquid or gaseous.</p> <p>(a) In the Province of British Columbia In Kamloops Division of Yale District Firstly: All of those lands within Chum Creek Indian Reserve No. 2, shown as the Canadian Pacific Railway Right of Way on Plan RR1398 recorded in the Canada Lands Surveys Records in Ottawa. A copy of the plan is deposited in the Kamloops Land Title Office under number 31. Save and except Lot 40 on Plan RSBC 3700R recorded in the Canada Lands Surveys Records in Ottawa. Containing about 9.670 hectares (23.89 acres). Secondly: All of those lands within Chum Creek Indian Reserve No. 2, shown as Lots 38, 39 and 44 on Plan 88122 recorded in the Canada Lands Surveys Records in Ottawa. Containing about 4.383 hectares (10.83 acres). Containing together about 14.053 hectares (34.72 acres).</p> <p>(b) In the Province of British Columbia In Kamloops Division of Yale District Firstly: All of those lands within North Bay Indian Reserve No. 5, shown as Lots 52, 53 and 54 on Plan RSBC 3698R recorded in the Canada Lands Surveys Records in Ottawa. Containing about 7.30 hectares (18.04 acres). Secondly: All of those lands within North Bay Indian Reserve No. 5, shown as Block C on Plan A592 deposited in the Kamloops Land Title Office. A copy of the plan is recorded in the Canada Lands Surveys Records in Ottawa under number RR1148A. Containing about 0.915 hectares (2.26 acres). Containing together about 8.215 hectares (20.30 acres).</p>

Article	Colonne 1	Colonne 2
Article	Première nation	Description de la zone d'emprise
9	Cook's Ferry	<p>a) En Colombie-Britannique, dans la division de Kamloops du district de Yale, dans la réserve indienne de Kumcheen no 1 : Toutes les terres indiquées sur le plan d'enregistrement d'emprise de chemin de fer préparé par M. D.G. Fenning, A.T.C., B.C.L.S., en mai 2001 et déposé aux Archives d'arpentage des terres du Canada à Ottawa sous le numéro RSBC 3312R. D'une superficie d'environ 2,22 hectares, à l'exclusion des mines et minéraux, qu'ils soient précieux ou communs, à l'état solide, liquide ou gazeux.</p> <p>b) En Colombie-Britannique, dans la division de Kamloops du district de Yale, dans la réserve indienne de Spences Bridge no 4 : Toutes les terres indiquées sur le plan d'enregistrement d'emprise de chemin de fer préparé par M. Edward Eaton, A.T.C., B.C.L.S., en mai 2001 et déposé aux Archives d'arpentage des terres du Canada à Ottawa sous le numéro RSBC 3322R. D'une superficie d'environ 0,45 hectare, à l'exclusion des mines et minéraux, qu'ils soient précieux ou communs, à l'état solide, liquide ou gazeux.</p> <p>c) En Colombie-Britannique, dans la division de Kamloops du district de Yale, dans la réserve indienne de Lower Showniken no 4A : Toutes les terres indiquées sur le plan d'enregistrement d'emprise de chemin de fer préparé par M. Edward Eaton, A.T.C., B.C.L.S., en mai 2001 et déposé aux Archives d'arpentage des terres du Canada à Ottawa sous le numéro RSBC 3321R. D'une superficie d'environ 11,9 hectares, à l'exclusion des mines et minéraux, qu'ils soient précieux ou communs, à l'état solide, liquide ou gazeux.</p>

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Première nation	Description de la zone d'emprise
10	Bande indienne de Little Shuswap Lake	<p>d) En Colombie-Britannique, dans la division de Kamloops du district de Yale, dans la réserve indienne de Pemynoo no 9 : Toutes les terres indiquées sur le plan d'enregistrement d'emprise de chemin de fer préparé par M. Edward Eaton, A.T.C., B.C.L.S., en mai 2001 et déposé aux Archives d'arpentage des terres du Canada à Ottawa sous le numéro RSBC 3320R.</p> <p>D'une superficie d'environ 51 hectares, à l'exclusion des mines et minéraux, qu'ils soient précieux ou communs, à l'état solide, liquide ou gazeux.</p> <p>e) En Colombie-Britannique, dans la division de Kamloops du district de Yale, dans la réserve indienne de Pokheitsk no 10 : Toutes les terres indiquées sur le plan d'enregistrement d'emprise de chemin de fer préparé par M. Edward Eaton, A.T.C., B.C.L.S., en mai 2001 et déposé aux Archives d'arpentage des terres du Canada à Ottawa sous le numéro RSBC 3319R.</p> <p>D'une superficie d'environ 4,48 hectares, à l'exclusion des mines et minéraux, qu'ils soient précieux ou communs, à l'état solide, liquide ou gazeux.</p> <p>f) En Colombie-Britannique, dans la division de Kamloops du district de Yale, dans la réserve indienne de Spatsum no 11 : Toutes les terres indiquées sur le plan d'enregistrement d'emprise de chemin de fer préparé par M. Edward Eaton, A.T.C., B.C.L.S., en mai 2001 et déposé aux Archives d'arpentage des terres du Canada à Ottawa sous le numéro RSBC 3317R.</p> <p>D'une superficie d'environ 4,92 hectares, à l'exclusion des mines et minéraux, qu'ils soient précieux ou communs, à l'état solide, liquide ou gazeux.</p> <p>g) En Colombie-Britannique, dans la division de Kamloops du district de Yale, dans la réserve indienne de Spatsum no 11A : Toutes les terres indiquées sur le plan d'enregistrement d'emprise de chemin de fer préparé par M. Edward Eaton, A.T.C., B.C.L.S., en mai 2001 et déposé aux Archives d'arpentage des terres du Canada à Ottawa sous le numéro RSBC 3318R.</p> <p>D'une superficie d'environ 9,18 hectares, à l'exclusion des mines et minéraux, qu'ils soient précieux ou communs, à l'état solide, liquide ou gazeux.</p> <p>a) En Colombie-Britannique, dans la division de Kamloops du district de Yale :</p> <p>Premièrement, toutes les terres situées dans la réserve indienne Chum Creek no 2 constituant l'emprise du chemin de fer du Canadien Pacifique sur le plan RR1398 déposé aux Archives d'arpentage des terres du Canada à Ottawa et dont une copie est déposée au Bureau des titres de biens-fonds de Kamloops sous le numéro 31. À l'exception du lot 40 sur le plan RSBC 3700R déposé aux Archives d'arpentage des terres du Canada à Ottawa. D'une superficie d'environ 9,670 hectares (23,89 acres).</p> <p>Deuxièmement, toutes les terres situées dans la réserve indienne Chum Creek no 2 constituant les lots 38, 39 et 44 sur le plan 88122 CLSR déposé aux Archives d'arpentage des terres du Canada à Ottawa. D'une superficie d'environ 4,383 hectares (10,83 acres).</p> <p>D'une superficie totale d'environ 14,053 hectares (34,72 acres).</p> <p>b) En Colombie-Britannique, dans la division de Kamloops du district de Yale :</p> <p>Premièrement, toutes les terres situées dans la réserve indienne North Bay no 5 constituant les lots 52, 53 et 54 sur le plan RSBC 3698R déposé aux Archives d'arpentage des terres du Canada à Ottawa. D'une superficie d'environ 7,30 hectares (18,04 acres).</p> <p>Deuxièmement, toutes les terres situées dans la réserve indienne North Bay no 5 constituant le bloc C sur le plan A592 déposé au Bureau des titres de biens-fonds de Kamloops et dont une copie est déposée aux Archives d'arpentage des terres du Canada à Ottawa sous le numéro RR1148A CLSR. D'une superficie d'environ 0,915 hectare (2,26 acres).</p> <p>D'une superficie totale d'environ 8,215 hectares (20,30 acres).</p>

4 Schedule 2 to the Regulations is amended by adding the following after item 8:

	Column 1	Column 2
Item	First Nation	Tax Base for Adjacent Area
9	Cook's Ferry	<p>(a) Basic School</p> <p>(b) Provincial Rural</p> <p>(c) Thompson Hospital</p> <p>(d) Thompson-Nicola Hospital</p> <p>(e) Area "I" Thompson-Nicola Regional District</p> <p>(f) B.C. Assessment</p> <p>(g) Municipal Finance Authority</p>
10	Little Shuswap Lake Indian Band	<p>(a) Basic School</p> <p>(b) Provincial Rural</p> <p>(c) Area "C" Columbia Shuswap Regional District</p> <p>(d) North Okanagan – Columbia Shuswap Hospital</p> <p>(e) Columbia Shuswap Hospital</p> <p>(f) Okanagan Regional Library</p> <p>(g) Area "C" Columbia Shuswap Regional District Fire Services</p> <p>(h) B.C. Assessment</p> <p>(i) Municipal Finance Authority</p>

4 L'annexe 2 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 8, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Première nation	Assiette fiscale de la zone adjacente
9	Cook's Ferry	<p>a) scolaire de base</p> <p>b) rurale provinciale</p> <p>c) hôpital Thompson</p> <p>d) hôpital de Thompson-Nicola</p> <p>e) district régional de Thompson-Nicola, zone « I »</p> <p>f) évaluation de la C.-B.</p> <p>g) administration financière municipale</p>
10	Bande indienne de Little Shuswap Lake	<p>a) scolaire de base</p> <p>b) rurale provinciale</p> <p>c) district régional de Columbia Shuswap, zone « C »</p> <p>d) North Okanagan — hôpital Columbia Shuswap</p> <p>e) hôpital Columbia Shuswap</p> <p>f) bibliothèque régionale d'Okanagan</p> <p>g) services d'incendie, district régional de Columbia Shuswap, zone « C »</p> <p>h) évaluation de la C.-B.</p> <p>i) administration financière municipale</p>

Coming into Force

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

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at [page 4269](#), following SOR/2018-237.

Entrée en vigueur

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

N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la [page 4269](#), à la suite du DORS/2018-237.

Registration
SOR/2018-239 November 9, 2018

FIREARMS ACT

P.C. 2018-1389 November 8, 2018

Whereas the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness is of the opinion that the change made to the *Firearms Marking Regulations*^a by the annexed *Regulations Amending the Firearms Marking Regulations* is so immaterial and insubstantial that section 118 of the *Firearms Act*^b should not be applicable in the circumstances;

And whereas the Minister will, in accordance with subsection 119(4) of that Act, have a statement of the reasons why he formed that opinion laid before each House of Parliament;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, pursuant to section 117^c of the *Firearms Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Firearms Marking Regulations*.

Regulations Amending the Firearms Marking Regulations

Amendment

1 Section 6 of the *Firearms Marking Regulations*¹ is replaced by the following:

6 These Regulations come into force on December 1, 2020.

Coming into Force

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

Enregistrement
DORS/2018-239 Le 9 novembre 2018

LOI SUR LES ARMES À FEU

C.P. 2018-1389 Le 8 novembre 2018

Attendu que le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile estime que l'obligation de dépôt prévue à l'article 118 de la *Loi sur les armes à feu*^a ne s'applique pas au *Règlement modifiant le Règlement sur le marquage des armes à feu*, ci-après, parce qu'il n'apporte pas de modification de fond notable au *Règlement sur le marquage des armes à feu*^b;

Attendu que, en application du paragraphe 119(4) de cette loi, le ministre fera déposer devant chaque chambre du Parlement une déclaration énonçant les justificatifs sur lesquels il se fonde,

À ces causes, sur recommandation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et en vertu de l'article 117^c de la *Loi sur les armes à feu*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le marquage des armes à feu*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur le marquage des armes à feu

Modification

1 L'article 6 du *Règlement sur le marquage des armes à feu*¹ est remplacé par ce qui suit :

6 Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} décembre 2020.

Entrée en vigueur

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

^a SOR/2004-275

^b S.C. 1995, c. 39

^c S.C. 2015, c. 27, s. 16

¹ SOR/2004-275

^a L.C. 1995, ch. 39

^b DORS/2004-275

^c L.C. 2015, ch. 27, art. 16

¹ DORS/2004-275

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

Additional time is required to develop amendments to the *Firearms Marking Regulations* (the Regulations) in order to ensure they achieve their intended purpose, which is to facilitate the ability of law enforcement to trace the criminal use of firearms. Deferral of the coming into force of the Regulations from December 1, 2018, to December 1, 2020, is required.

Background

The primary purpose for marking firearms is to enable law enforcement to trace crime guns¹ and to combat the trafficking and stockpiling of firearms, in the interest of public safety and national security. Firearms tracing is a best practice undertaken at the outset of an investigation. It forms a key component of treaties of the United Nations (UN) and the Organization of American States (OAS) and is an essential tool of Interpol and the United States Bureau of Alcohol, Tobacco, Firearms and Explosives.

Tracing is the systematic tracking of the history of recovered or seized firearms from the point of manufacture or importation, through the supply chain, until they became illicit. Tracing can offer early investigative leads, contribute to cost efficiencies by linking crime guns to businesses in Canada rather than overseas, focus investigations, given that time is critical to solving crimes and help to build a strong evidentiary case to obtain a conviction.

The marking of specific information on firearms is one of several requirements of the *United Nations Protocol against the Illicit Manufacturing of and Trafficking in Firearms, their Parts and Components and Ammunition* (UN Firearms Protocol) and the *Organization of American States Inter-American Convention against the Illicit Manufacturing of and Trafficking in Firearms, Ammunition, Explosives and Other Related Materials* (CIFTA). These international treaties seek to counter the illegal production and movement of firearms by enabling crime

¹ A crime gun is any firearm that is used or is suspected to have been used in a crime, is illegally possessed or has an obliterated serial number.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Il faudra davantage de temps pour élaborer les modifications à apporter au *Règlement sur le marquage des armes à feu* (le Règlement) pour faire en sorte qu'il atteigne l'objectif prévu, à savoir renforcer la capacité des organismes d'application de la loi à dépister les armes à feu utilisées à des fins criminelles. Le report de l'entrée en vigueur du Règlement du 1^{er} décembre 2018 au 1^{er} décembre 2020 est requis.

Contexte

Le marquage des armes à feu vise principalement à permettre aux organismes d'application de la loi de dépister les armes à feu liées à des actes criminels¹ et de lutter contre le trafic et le stockage d'armes à feu dans l'intérêt de la sécurité publique et de la sécurité nationale. Le dépistage des armes à feu est une pratique exemplaire entreprise au début d'une enquête. Il s'agit d'une composante principale des traités des Nations Unies et de l'Organisation des États Américains, et d'un outil essentiel pour Interpol et le Bureau of Alcohol, Tobacco, Firearms and Explosives des États-Unis.

Le dépistage est le repérage systématique de l'historique des armes à feu récupérées ou saisies à partir de leur fabrication ou de leur importation et tout au long de leur parcours dans la chaîne d'approvisionnement jusqu'à ce qu'elles deviennent illicites. Le dépistage peut fournir des pistes d'enquête préliminaires, aider à réaliser des économies en permettant d'établir des liens entre les armes à feu liées à des actes criminels et des entreprises canadiennes plutôt qu'étrangères, cibler les enquêtes compte tenu du fait que le temps est un facteur essentiel de la résolution de crimes, et permettre d'établir un dossier solide d'éléments de preuve pour obtenir une condamnation.

L'inscription de données précises sur les armes à feu constitue l'une des nombreuses exigences du *Protocole contre la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions* des Nations Unies (Protocole sur les armes à feu de l'ONU) et de la *Convention interaméricaine contre la fabrication et le trafic illicites des armes à feu, de munitions, d'explosifs et d'autres matériels connexes* (CIFTA) de l'Organisation des États Américains. Ces traités internationaux visent à contrer la production et la circulation illégales d'armes à feu en

¹ Une arme à feu liée à un acte criminel est une arme à feu qui est utilisée ou qu'on soupçonne d'avoir été utilisée lors de la perpétration d'un acte criminel, dont une personne a la possession illégale ou dont le numéro de série a été effacé.

guns to be traced in order to combat terrorism, organized crime and other criminal activities. Canada signed the UN Firearms Protocol in 2002 and CIFTA in 1997, but has not yet ratified either of these treaties.

In order to comply with these treaties, Canada would be required, among other things, to administer a scheme for the marking of firearms. In addition to being treaty imperatives, firearms markings have value for domestic law enforcement as they can be used to combat the criminal use of firearms and to return a stolen firearm to its lawful owner.

The Regulations, drafted to respond to the aforementioned international treaties, were made by the Governor in Council in 2004 but not brought into force. The Regulations stipulate the type of markings that need to be permanently stamped or engraved on the frame or receiver of all firearms manufactured in, or imported into, Canada. Currently, the Regulations provide that domestically manufactured firearms must bear the name of the manufacturer, the serial number and “Canada” or “CA”; imported firearms must be marked with “Canada” or “CA” and the last two digits of the year of import, e.g. “18” for 2018. The markings must be of specific dimensions to prevent obliteration of the data and allow for tracing.

In response to requests by firearms businesses for additional preparatory time, the coming into force of the Regulations was changed to 2006 and subsequently deferred eight times. The last deferral changed the coming-into-force date of the Regulations from June 1, 2017, to December 1, 2018.

With tracing, firearms are matched to existing records. However, the utility of the existing Regulations has been diminished by the destruction of the long-gun registry (i.e. the destruction of approximately 90% of records for firearms in Canada) and the absence of record-keeping requirements for businesses.

The efficiencies of tracing are realized when a record of the most recent legal owner can be linked to a specific combination of information (serial number, name of manufacturer, etc.), which is marked on the firearm. Consequently, the requirements of the existing Regulations are not sufficient to uniquely identify the legal owner of the firearm in order to facilitate tracing.

permettant le dépistage des armes à feu liées à des actes criminels dans le but de lutter contre le terrorisme, le crime organisé et toute autre activité criminelle. Le Canada a signé le Protocole sur les armes à feu de l'ONU en 2002 et la CIFTA en 1997, mais il n'a ratifié aucun de ces traités.

Pour se conformer à ces traités, le Canada serait tenu, entre autres, de gérer un mécanisme de marquage des armes à feu. Non seulement les marques apposées sur les armes à feu font partie des obligations des traités, mais elles sont également utiles aux organismes nationaux d'application de la loi, car elles peuvent servir à lutter contre l'utilisation des armes à feu à des fins criminelles, et à restituer à leur propriétaire légitime les armes à feu volées.

Le Règlement, rédigé pour répondre aux exigences des traités susmentionnés, a été pris par la gouverneure en conseil en 2004; toutefois, il n'a pas été mis en vigueur. Le Règlement énonce le type de marques devant être estampées ou gravées de façon indélébile sur la carcasse ou la boîte de culasse de toutes les armes à feu fabriquées ou importées au Canada. À l'heure actuelle, le Règlement prévoit que les armes à feu fabriquées au Canada doivent être marquées du nom du fabricant, du numéro de série de l'arme ainsi que de l'inscription Canada ou CA, et que les armes à feu importées doivent être marquées de l'inscription Canada ou CA ainsi que des deux derniers chiffres de l'année d'importation, par exemple 18 pour 2018. Les marques doivent avoir des dimensions précises pour empêcher la suppression des données et permettre le dépistage.

En réponse aux demandes des entreprises d'armes à feu qui avaient besoin de plus de temps de préparation, l'entrée en vigueur du Règlement avait été reportée à 2006 et reportée à huit reprises par la suite. Au dernier report, l'entrée en vigueur du Règlement, laquelle était prévue le 1^{er} juin 2017, avait été reportée au 1^{er} décembre 2018.

Le dépistage permet d'associer les armes à feu à des dossiers existants. Toutefois, l'utilité du Règlement actuel a été réduite par la destruction du registre des armes d'épaule (c'est-à-dire la destruction d'environ 90 % des dossiers d'armes à feu au Canada) et l'absence d'une exigence en matière de tenue de dossiers pour les entreprises.

Le dépistage est efficace lorsque le dossier du plus récent propriétaire légitime peut être lié à une combinaison précise de données (le numéro de série, le nom du fabricant, etc.) qui sont gravées sur l'arme à feu. Par conséquent, les exigences du Règlement actuel ne sont pas suffisantes pour permettre d'identifier le propriétaire légitime unique d'une arme à feu dans le but de faciliter le dépistage.

Objectives

The deferral of the coming into force of the Regulations permits the Government of Canada to continue developing amendments to the Regulations so that they achieve their intended purpose of enabling the tracing of crime guns by law enforcement agencies. Over the course of the next 24 months, a marking regime will be developed in order to improve the effectiveness of the Regulations.

Description

This amendment defers the coming-into-force date of the Regulations by another 24 months, from December 1, 2018, to December 1, 2020.

“One-for-One” Rule

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

Small business lens

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

Consultation

Consultations took place during the previous deferral period with the Royal Canadian Mounted Police (RCMP), the Canada Border Service Agency (CBSA) and Global Affairs Canada (GAC), and have also been initiated, in March and May of 2017, through the Canadian Firearms Advisory Committee. The Canadian Firearms Advisory Committee includes representatives from the legal community, law enforcement, tourism and agriculture industries, shooting sports associations and women’s and victims’ groups.

The consultations with the RCMP, CBSA and GAC led to the conclusion that bringing the Regulations into force without addressing the record-keeping issues associated with the aforementioned destruction of the long-gun registry would not help to facilitate the effective tracing of non-restricted crime guns. If the Regulations were to be implemented as currently drafted, the intended benefits of these Regulations to public safety would not be realized.

Some firearms advocates have consistently discouraged the bringing into force of the Regulations because they perceive them to be both unnecessary and costly. Law enforcement representatives support the bringing into force of the Regulations, given the value of markings for firearms tracing and criminal investigations and, in turn,

Objectifs

Le report de l’entrée en vigueur du Règlement permet au gouvernement du Canada de continuer à élaborer d’autres modifications de façon à ce que le Règlement atteigne l’objectif prévu, à savoir permettre le dépistage, par les organismes d’application de la loi, des armes à feu liées à des actes criminels. Au cours des 24 mois à venir, un mécanisme de marquage sera élaboré pour améliorer l’efficacité du Règlement.

Description

La présente modification reporte la date d’entrée en vigueur du Règlement d’une autre période de 24 mois, soit du 1^{er} décembre 2018 au 1^{er} décembre 2020.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à la modification, puisqu’il n’y aura aucun changement aux coûts administratifs pour les entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à la modification, car aucun coût n’incombera aux petites entreprises.

Consultation

Au cours de la dernière période de report, des consultations ont été menées auprès de la Gendarmerie royale du Canada (GRC), de l’Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et d’Affaires mondiales Canada (AMC). Des consultations ont également été lancées en mars et mai 2017 par le biais du Comité consultatif canadien sur les armes à feu. Le Comité consultatif canadien sur les armes à feu compte des représentants de la communauté juridique, d’organismes d’application de la loi, des industries du tourisme et de l’agriculture, d’associations de tir sportif et de groupes de femmes et de victimes.

Les consultations auprès de la GRC, de l’ASFC et d’AMC ont permis de conclure que l’entrée en vigueur du Règlement sans régler le problème de conservation des dossiers associés à la destruction du registre des armes d’épaule susmentionnée ne favoriserait pas le dépistage efficace des armes à feu sans restrictions. Les bénéfices escomptés du Règlement pour la sécurité publique ne seraient pas réalisés avec la mise en œuvre du Règlement sous sa forme actuelle.

Quelques défenseurs des armes à feu s’opposent systématiquement à la mise en vigueur du Règlement, qu’ils considèrent comme inutile et coûteux. Des représentants d’organismes d’application de la loi appuient la mise en vigueur du Règlement, compte tenu de l’importance du marquage pour le dépistage des armes à feu et les enquêtes

the associated benefits to public safety and national security.

Rationale

With the deferral of the coming into force of the Regulations, the Government of Canada will have additional time to develop amendments to the Regulations that would be beneficial to domestic and international law enforcement and manageable for firearms businesses. This work began during the previous deferral period, but more time is required due to the complexity of the issue.

Given that this amendment only modifies the coming-into-force date of the Regulations, there are no costs associated with it.

Implementation, enforcement and service standards

The Regulations would come into force on December 1, 2020.

The amendment defers the coming-into-force date of regulatory requirements that have not yet been implemented. Accordingly, no enforcement issues have been identified.

The RCMP Canadian Firearms Program will inform firearms businesses and law enforcement stakeholders of the deferral of the coming-into-force date through the RCMP's website.

Contact

Renée Gobeil
Director
Firearms and Operational Policing Policy Directorate
Public Safety Canada
269 Laurier Avenue West
Ottawa, Ontario
K1A 0P8

criminelles, et des bénéfiques connexes pour la sécurité publique et la sécurité nationale.

Justification

Avec le report de l'entrée en vigueur du Règlement, le gouvernement du Canada aura davantage de temps pour élaborer des modifications qui seraient utiles pour les organismes nationaux et internationaux d'application de la loi, et gérables pour les entreprises d'armes à feu. Les travaux ont débuté durant la dernière période de report, mais du temps supplémentaire est nécessaire en raison de la complexité du problème.

Puisque la proposition ne fait que modifier la date d'entrée en vigueur du Règlement, elle n'entraîne aucun coût.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le Règlement entrerait en vigueur le 1^{er} décembre 2020.

La modification reporte la date d'entrée en vigueur d'exigences réglementaires qui n'ont pas encore été mises en œuvre. Par conséquent, aucun problème en matière d'application n'a été cerné.

Dans le cadre du Programme canadien des armes à feu, la GRC informera les entreprises d'armes à feu et les intervenants des organismes d'application de la loi du report de la date d'entrée en vigueur sur son site Web.

Personne-ressource

Renée Gobeil
Directrice
Division des armes à feu et de la politique opérationnelle
Sécurité publique Canada
269, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario)
K1A 0P8

Registration
SOR/2018-240 November 9, 2018

AERONAUTICS ACT

P.C. 2018-1390 November 8, 2018

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 4.9^a and paragraphs 4.9(w)^b, 7.6(1)(a)^c and (b)^d of the *Aeronautics Act*^e, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and X – Greenhouse Gas Emissions from International Aviation – CORSIA)*.

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and X – Greenhouse Gas Emissions from International Aviation – CORSIA)

Amendments

1 Schedule II to Subpart 3 of Part I of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is amended by adding the following in numerical order:

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
PART X – GREENHOUSE GAS EMISSIONS FROM INTERNATIONAL AVIATION – CORSIA		
Subsection 1000.10(1)	5,000	25,000
Subsection 1000.10(2)	5,000	25,000
Subsection 1000.10(3)	5,000	25,000
Subsection 1000.12(1)	5,000	25,000
Subsection 1000.13(1)	5,000	25,000
Subsection 1000.13(2)	5,000	25,000
Subsection 1000.14(1)	5,000	25,000
Subsection 1000.14(2)	5,000	25,000
Subsection 1000.14(3)	5,000	25,000
Paragraph 1000.20(1)(a)	5,000	25,000

^a S.C. 2014, c. 39, s. 144

^b S.C. 1992, c. 4, s. 7

^c S.C. 2015, c. 20, s. 12

^d S.C. 2004, c. 15, s. 18

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

¹ SOR/96-433

Enregistrement
DORS/2018-240 Le 9 novembre 2018

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

C.P. 2018-1390 Le 8 novembre 2018

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 4.9^a et des alinéas 4.9w)^b, 7.6(1)a)^c et b)^d de la *Loi sur l'aéronautique*^e, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et X – Émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale – CORSIA)*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et X – Émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale – CORSIA)

Modifications

1 L'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du *Règlement de l'aviation canadien*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
PARTIE X – ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DE L'AVIATION INTERNATIONALE – CORSIA		
Paragraphe 1000.10(1)	5 000	25 000
Paragraphe 1000.10(2)	5 000	25 000
Paragraphe 1000.10(3)	5 000	25 000
Paragraphe 1000.12(1)	5 000	25 000
Paragraphe 1000.13(1)	5 000	25 000
Paragraphe 1000.13(2)	5 000	25 000
Paragraphe 1000.14(1)	5 000	25 000
Paragraphe 1000.14(2)	5 000	25 000
Paragraphe 1000.14(3)	5 000	25 000
Alinéa 1000.20(1)a)	5 000	25 000

^a L.C. 2014, ch. 39, art. 144

^b L.C. 1992, ch. 4, art. 7

^c L.C. 2015, ch. 20, art. 12

^d L.C. 2004, ch. 15, art. 18

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

¹ DORS/96-433

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Paragraph 1000.20(1)(b)	5,000	25,000
Subsection 1000.20(2)	5,000	25,000
Subsection 1000.21(1)	5,000	25,000
Section 1000.22	5,000	25,000
Subsection 1000.30(1)	5,000	25,000
Subsection 1000.30(2)	5,000	25,000

2 The Regulations are amended by adding the following after Part IX:

Part X — Greenhouse Gas Emissions from International Aviation — CORSIA

Division I — General

Interpretation

1000.01 (1) In this Part,

CO₂ means carbon dioxide. (*CO₂*)

CORSIA means the International Civil Aviation Organization's (ICAO) Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation set out in Annex 16, Volume IV to the Convention. (*CORSIA*)

fuel uplift means measurement of fuel provided by the fuel supplier, as documented in the fuel delivery notes or invoices for each flight (in litres). (*quantité de carburant embarqué*)

State pair means a group of two contracting states composed of a departing state or its territories and an arrival state or its territories. (*paire d'États*)

(2) For the purpose of interpreting CORSIA,

- (a)** “aeroplane operator” shall be read as “private operator” or “air operator”;
- (b)** “technical log” shall be read as “journey log”; and
- (c)** “Air Operator Certificate” shall be read as “private operator registration document” or “air operator certificate”.

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Alinéa 1000.20(1)b	5 000	25 000
Paragraphe 1000.20(2)	5 000	25 000
Paragraphe 1000.21(1)	5 000	25 000
Article 1000.22	5 000	25 000
Paragraphe 1000.30(1)	5 000	25 000
Paragraphe 1000.30(2)	5 000	25 000

2 Le même règlement est modifié par adjonction, après la partie IX, de ce qui suit :

Partie X — Émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale — CORSIA

Section I — Généralités

Définitions et interprétation

1000.01 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

CO₂ Dioxyde de carbone. (*CO₂*)

CORSIA Le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale prévu au volume IV de l'annexe 16 de la Convention, adopté par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). (*CORSIA*)

paire d'États Groupe de deux États contractants composé d'un État de départ ou de ses territoires et d'un État d'arrivée ou de ses territoires. (*State pair*)

quantité de carburant embarqué Mesure, en litres, de la quantité de carburant fournie par le fournisseur de carburant, indiquée dans les avis de livraison ou les factures de carburant pour chaque vol. (*fuel uplift*)

(2) Pour l'interprétation du CORSIA :

- a)** « exploitant d'avions » vaut mention de « exploitant privé » et de « exploitant aérien »;
- b)** « livret technique » vaut mention de « carnet de route »;
- c)** « permis d'exploitation aérienne » vaut mention de « document d'enregistrement d'exploitant privé » ou de « certificat d'exploitant aérien ».

Application

1000.02 (1) This Part applies to Canadian private operators and Canadian air operators that produce — from the use of one or more large aeroplanes — more than 10 000 tonnes of CO₂ emissions from international flights between two contracting states during a calendar year.

(2) For the purposes of subsection (1), the emissions are calculated in accordance with section 1000.03.

(3) For the purposes of this Part

(a) international flights are attributed to an operator in accordance with 1.1.3 of Chapter 1 of Part 2 of CORSIA; and

(b) the flight departure time (UTC) determines the calendar year to which a flight belongs.

(4) The following flights are exempt from the application of subsection (1):

(a) humanitarian flights;

(b) medical evacuation flights;

(c) fire-fighting flights; and

(d) positioning flights required in relation to the flights referred to in paragraphs (a) to (c).

Calculation Method

1000.03 (1) CO₂ emissions must be determined using the following formula and expressed in tonnes:

$$\sum_f M_f \times FCF_f$$

where

M_f is the mass of fuel f used, expressed in tonnes and calculated according to one of the following methods:

(a) a method described in any of 2.2 to 2.6 of Appendix 2 of CORSIA, except 2.6.2.2 and subject to subsection (2); or

(b) a method described in 2.1.3 or 2.1.4 of Appendix 3 of CORSIA; and

FCF_f is the fuel conversion factor of given fuel f, expressed in kg CO₂/kg fuel, equal to

(a) 3.16 for Jet-A and Jet-A1 fuels; or

(b) 3.10 for aviation gasoline (*AvGas*) or Jet-B fuel.

Application

1000.02 (1) La présente partie s'applique à tout exploitant privé et exploitant aérien canadiens qui, au cours d'une année civile, produit, par l'utilisation d'un ou plusieurs gros avions, plus de 10 000 tonnes d'émissions de CO₂ provenant de vols internationaux entre deux États contractants.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), les émissions sont calculées conformément à l'article 1000.03.

(3) Pour l'application de la présente partie :

a) les vols internationaux sont attribués à un exploitant conformément à 1.1.3 du chapitre 1 de la partie 2 du CORSIA;

b) l'année civile correspondant à un vol est établie selon l'heure de départ (*UTC*).

(4) Sont soustraits à l'application du paragraphe (1) :

a) les vols humanitaires;

b) les vols d'évacuation médicale;

c) les vols de lutte contre les incendies;

d) les vols de mise en place exigés relativement aux vols visés aux alinéas a) à c).

Méthode de calcul

1000.03 (1) Les émissions de CO₂ sont calculées selon la formule ci-après et exprimées en tonnes :

$$\sum_f M_f \times FCF_f$$

où

M_f la masse du carburant f utilisé, exprimée en tonnes et calculée selon l'une des méthodes ci-après prévues dans le CORSIA :

a) l'une de celles décrites de 2.2 à 2.6 de l'Appendice 2, sauf 2.6.2.2 et sous réserve du paragraphe (2);

b) l'une de celles décrites en 2.1.3 ou 2.1.4 de l'Appendice 3;

FCF_f le facteur de conversion du carburant f donné, exprimé en kg de CO₂/kg de carburant, égal, selon le cas :

a) à 3,16 pour les carburants Jet-A et Jet-A1;

b) à 3,10 pour le carburant d'aviation (*AvGas*) ou le carburant Jet-B.

(2) For the purposes of 2.2.2 and 2.3.2 of Appendix 2 of CORSIA, if a flight is operated by a private operator or air operator on behalf of another private operator or air operator, the latter shall ensure that the fuel measurement values calculated according to the Block-off/Block-on method are provided to it and taken into account in its calculations.

[1000.04 to 1000.09 reserved]

Division II — Monitoring, Reporting and Verification

Emissions Monitoring Plan

1000.10 (1) A private operator or an air operator shall submit to the Minister for approval an emissions monitoring plan for its international flights between contracting states that are conducted using one or more large aeroplanes and the plan shall contain the information referred to in section 2 of Appendix 4 of CORSIA, without regard to the note under the heading of section 2 and excluding the information referred to in 2.1.2(c), 2.2.7 and 2.3.2.

(2) The private operator or air operator shall choose one of the following monitoring methods:

(a) a method described in Appendix 2 or 3 of CORSIA, if the annual CO₂ emissions are less than 500 000 tonnes; or

(b) a method described in Appendix 2 of CORSIA, if the annual CO₂ emissions are equal to or greater than 500 000 tonnes.

(3) The private operator or air operator shall submit the emissions monitoring plan to the Minister by the earlier of the following dates:

(a) February 28, 2019, and

(b) 90 days after the day on which the operator becomes subject to this Part.

Approval

1000.11 The Minister shall approve the emissions monitoring plan if

(a) the information required by subsection 1000.10(1) is provided;

(b) a monitoring method has been chosen from those described in Appendix 2 or 3 of CORSIA and the requirements related to that method have been met; and

(2) Pour l'application de 2.2.2 et 2.3.2 de l'Appendice 2 du CORSIA, si un vol est effectué par un exploitant privé ou un exploitant aérien pour le compte d'un autre, ce dernier veille à ce que les quantités mesurées de carburant selon la méthode cale à cale lui soient communiquées et il en tient compte dans ses calculs.

[1000.04 à 1000.09 réservés]

Section II — Surveillance, déclaration et vérification

Plan de surveillance des émissions

1000.10 (1) L'exploitant privé et l'exploitant aérien soumettent au ministre pour approbation un plan de surveillance des émissions provenant de leurs vols internationaux entre des États contractants par l'utilisation d'un ou plusieurs gros avions, contenant les renseignements prévus à la section 2 de l'Appendice 4 du CORSIA, compte non tenu de la note figurant sous le titre de la section 2 et des renseignements figurant en 2.1.2c), 2.2.7 et 2.3.2.

(2) L'exploitant privé et l'exploitant aérien choisissent l'une des méthodes de surveillance parmi celles décrites dans le CORSIA, selon le cas :

a) à l'un ou l'autre des Appendices 2 et 3, si les émissions annuelles de CO₂ sont inférieures à 500 000 tonnes;

b) à l'Appendice 2, si les émissions annuelles de CO₂ sont de 500 000 tonnes ou plus.

(3) L'exploitant privé et l'exploitant aérien soumettent leur plan de surveillance des émissions au ministre au plus tard à celle des dates ci-après qui est la première à survenir :

a) le 28 février 2019;

b) la date qui suit de 90 jours la date à laquelle l'exploitant devient assujéti à la présente partie.

Approbation

1000.11 Le ministre approuve le plan de surveillance des émissions si les conditions suivantes sont réunies :

a) les renseignements exigés au paragraphe 1000.10(1) sont fournis;

b) une méthode de surveillance des émissions a été choisie parmi celles décrites aux Appendices 2 et 3 du CORSIA et les exigences liées à cette méthode sont respectées;

(c) the information provided under 2.2.3, 2.2.4, 2.2.5, 2.2.8, 2.4, and 2.3.1.1 or 2.3.1.2, of Appendix 4 of CORSIA is consistent with the chosen monitoring method.

Amendment

1000.12 (1) If any of the information referred to in paragraph 1000.11(c) is amended, the private operator or air operator shall submit its amended emissions monitoring plan to the Minister for approval before it is implemented.

(2) If there is a change to any of the following information, the private operator or air operator shall send the updated information to the Minister without delay:

(a) information in 2.1.1 of Appendix 4 of CORSIA relating to the name and address of the private operator or air operator; or

(b) information in 2.1.5 of Appendix 4 of CORSIA relating to the contact information of the person responsible for the emissions monitoring plan.

Monitoring

1000.13 (1) A private operator or an air operator shall implement their approved emissions monitoring plan for each calendar year.

(2) The private operator or air operator shall use the method approved in its emissions monitoring plan for at least 2019 and 2020.

Data gaps

1000.14 (1) A private operator or an air operator that uses a monitoring method described in Appendix 2 of CORSIA shall not have data gaps related to fuel quantities in respect of more than 5% of its flights.

(2) If the data gaps exceed the 5% threshold, the private operator or air operator shall, within three months after the day on which it becomes aware that the threshold has been exceeded,

(a) notify the Minister of the reasons for the gaps;

(b) take corrective measures; and

(c) fill in the gaps using one of the methods described in Appendix 2 of CORSIA that shall be pre-approved by the Minister if the requirements related to that method are met.

(c) les renseignements fournis conformément à 2.2.3, 2.2.4, 2.2.5, 2.2.8, 2.4 et 2.3.1.1 ou 2.3.1.2, selon le cas, de l'Appendice 4 du CORSIA sont compatibles avec la méthode de surveillance choisie.

Modification

1000.12 (1) Si l'un des renseignements visés à l'alinéa 1000.11(c) est modifié, l'exploitant privé et l'exploitant aérien soumettent au ministre leur plan de surveillance des émissions modifié pour approbation avant sa mise en œuvre.

(2) L'exploitant privé et l'exploitant aérien communiquent sans délai au ministre tout changement apporté aux renseignements ci-après :

a) ceux visés en 2.1.1 de l'Appendice 4 du CORSIA, soit les nom et adresse de l'exploitant privé ou de l'exploitant aérien;

b) ceux visés en 2.1.5 du même appendice, soit les coordonnées de la personne responsable du plan de surveillance des émissions.

Surveillance

1000.13 (1) L'exploitant privé et l'exploitant aérien mettent en œuvre leur plan de surveillance des émissions approuvé à chaque année civile.

(2) Ils appliquent, au moins pour les années 2019 et 2020, la méthode approuvée dans leur plan de surveillance des émissions.

Données manquantes

1000.14 (1) Les données manquantes relatives aux quantités de carburant ne doivent pas dépasser un seuil de 5 % des vols de l'exploitant privé ou de l'exploitant aérien qui appliquent une méthode décrite à l'Appendice 2 du CORSIA.

(2) Si les données manquantes dépassent ce seuil, l'exploitant privé ou l'exploitant aérien doivent, dans les trois mois suivant la date à laquelle ils ont eu connaissance de ce dépassement :

a) communiquer au ministre les raisons du manque de données;

b) prendre des mesures correctives;

c) combler le manque de données en utilisant l'une des méthodes décrites à l'Appendice 2 du CORSIA préalablement approuvée par le ministre si les exigences qui y sont liées sont respectées.

(3) If the data gaps do not exceed the 5% threshold, a private operator or an air operator shall

(a) use one of the methods described in Appendix 3 of CORSIA to fill the gaps before submitting the emissions report referred to in section 1000.20; and

(b) take corrective measures.

[1000.15 to 1000.19 reserved]

Reporting and Verification

1000.20 (1) A private operator or an air operator shall submit to the Minister, no later than May 31 following the calendar year during which the monitoring of emissions was carried out,

(a) a verified emissions report containing the information specified in Table A5-1 of Appendix 5 of CORSIA, without regard to the note preceding the Table and excluding the information contained in

(i) 7.b of Field 7,

(ii) 8.b of Field 8,

(iii) 11.b of Field 11, and

(iv) Field 12; and

(b) the associated verification report containing the information indicated at 3.10 of Appendix 6 of CORSIA, except 3.10.1(p) and 3.10.2.

(2) The private operator or air operator shall ensure that the verification body submits to the Minister, with the operator's prior authorization, the verified emissions report and the associated verification report no later than May 31 following the calendar year during which the monitoring of emissions was carried out.

Verification Body

1000.21 (1) A private operator or an air operator shall select a verification body that

(a) is accredited by a national accreditation body that is a member of the International Accreditation Forum and that is working in accordance with 2.4.2.2 of Chapter 2 of Part 2 of CORSIA; and

(b) meets the requirements set out in section 2 of Appendix 6 of CORSIA.

(2) The private operator or air operator shall ensure that the verification of the emissions report is carried out in accordance with the requirements set out in section 3 of Appendix 6 of CORSIA, except 3.11.

(3) Si les données manquantes ne dépassent pas ce seuil, l'exploitant privé et l'exploitant aérien doivent :

a) combler le manque de données en utilisant l'une des méthodes décrites à l'Appendice 3 du CORSIA avant de soumettre la déclaration d'émissions visée à l'article 1000.20;

b) prendre des mesures correctives.

[1000.15 à 1000.19 réservés]

Déclaration et vérification

1000.20 (1) Au plus tard le 31 mai suivant l'année civile au cours de laquelle la surveillance des émissions a été effectuée, l'exploitant privé et l'exploitant aérien soumettent au ministre, à la fois :

a) une déclaration des émissions vérifiée contenant les renseignements mentionnés au Tableau A5-1 figurant à l'Appendice 5 du CORSIA, compte non tenu de la note précédant le tableau et à l'exclusion de ce qui suit :

(i) au champ 7, 7.b,

(ii) au champ 8, 8.b,

(iii) au champ 11, 11.b,

(iv) le champ 12;

b) le rapport de vérification connexe à cette déclaration contenant les renseignements indiqués en 3.10 de l'Appendice 6 du CORSIA, sauf en 3.10.1p) et 3.10.2.

(2) L'exploitant privé et l'exploitant aérien veillent à ce que l'organisme de vérification soumette au ministre avec leur autorisation préalable, la déclaration des émissions vérifiée et le rapport de vérification connexe, au plus tard le 31 mai suivant l'année civile au cours de laquelle la surveillance des émissions a été effectuée.

Organisme de vérification

1000.21 (1) L'exploitant privé et l'exploitant aérien choisissent un organisme de vérification qui, à la fois :

a) est accrédité par un organisme national d'accréditation membre du International Accreditation Forum, qui fonctionne conformément à 2.4.2.2 du chapitre 2 de la partie 2 du CORSIA;

b) se conforme aux exigences prévues à la section 2 de l'Appendice 6 du CORSIA.

(2) L'exploitant privé et l'exploitant aérien veillent à ce que la vérification de la déclaration des émissions soit effectuée selon les exigences mentionnées à la section 3 de l'Appendice 6 du CORSIA, sauf en 3.11.

Parent Company and Subsidiaries

1000.22 A private operator and an air operator may consolidate their emissions monitoring plans, verified emissions reports and associated verification reports if

- (a) they are in a parent-subsidiary relationship in which the subsidiary is wholly owned by the parent;
- (b) they hold a Canadian aviation document;
- (c) the emissions monitoring plans, verified emissions reports and associated verification reports set out the information required by this Part separately for each operator; and
- (d) the consolidated emissions monitoring plan
 - (i) establishes that the subsidiary is wholly owned, and
 - (ii) indicates how the monitoring will allow each operator to compile its own information individually so that the information required by subsection 1000.10(1) will be provided separately for each operator within the consolidated verified emissions report and associated verification report.

Publication

1000.23 (1) A private operator or an air operator that uses a monitoring method described in Appendix 2 may make a request to the Minister that certain information be considered confidential, in the cases referred to in 2.3.1.6 and 2.3.1.7 of Chapter 2 of Part 2 of CORSIA, and shall indicate the reasons for the request.

(2) The Minister shall determine that information is confidential if it is established that publication would harm the commercial interests of the private operator or air operator and such information shall be designated as confidential when provided to ICAO.

[1000.24 to 1000.29 reserved]

Records

1000.30 (1) A private operator or an air operator shall retain a copy of the emissions monitoring plans, the emissions reports, the authorization referred to in subsection 1000.20(2) and the verification reports, together with the supporting documents, for at least 10 years after the day on which they are made.

Société mère et filiales

1000.22 L'exploitant privé et l'exploitant aérien peuvent consolider leurs plans de surveillance des émissions, déclarations vérifiées et rapports de vérification si les conditions suivantes sont réunies :

- a) ils ont une relation société mère-filiale dans laquelle cette dernière est la propriété exclusive de la société mère;
- b) ils sont titulaires d'un document d'aviation canadien;
- c) ces documents présentent les renseignements exigés par la présente partie individuellement pour chaque exploitant;
- d) le plan de surveillance des émissions consolidé, à la fois :
 - (i) démontre que la filiale est en propriété exclusive,
 - (ii) indique comment la surveillance permettra à chaque exploitant de compiler ses propres renseignements individuellement afin que ceux exigés au paragraphe 1000.10(1) soient fournis séparément pour chacun dans la déclaration des émissions et le rapport de vérification connexe consolidés.

Publication

1000.23 (1) L'exploitant privé et l'exploitant aérien qui utilisent l'une des méthodes de surveillance mentionnées à l'Appendice 2 peuvent demander au ministre que certains renseignements soient considérés comme confidentiels dans les cas visés à 2.3.1.6 et à 2.3.1.7 du chapitre 2 de la Partie 2 du CORSIA en indiquant les motifs de leur demande.

(2) Le ministre décide que les renseignements sont confidentiels s'il est établi que leur publication est préjudiciable aux intérêts commerciaux de l'exploitant et ils sont désignés comme confidentiels lorsqu'ils sont transmis à l'OACI.

[1000.24 à 1000.29 réservés]

Dossiers

1000.30 (1) L'exploitant privé et l'exploitant aérien conservent une copie des plans de surveillance des émissions, des déclarations, de l'autorisation prévue au paragraphe 1000.20(2) et des rapports de vérification, de même que tous les documents à l'appui, pendant au moins dix ans après la date à laquelle ils ont été établis.

(2) The private operator or air operator shall provide the Minister with a copy of the records referred to in subsection (1) on request.

Coming into Force

3 These Regulations come into force on January 1, 2019.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

The International Civil Aviation Organization (ICAO) projects that without corrective action, international aviation carbon dioxide (CO₂) emissions could grow by 60–80% between 2020 and 2035. In response to this projected growth in greenhouse gas (GHG) emissions, member states of ICAO have agreed to implement the Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) set out in Annex 16, Volume IV, to the Convention on International Civil Aviation.

This amendment to the *Canadian Aviation Regulations* is required in order to implement CORSIA for Canadian operators operating internationally, and includes Phase 1 provisions for the monitoring, reporting and verification of CO₂ emissions. Data collected through these provisions is necessary to establish the global 2020 baseline for CO₂ emissions for the international aviation sector, and the subsequent Phase 2 carbon offsetting obligations for individual operators, which will be determined starting in 2021.

Background

In October 2010, the ICAO¹ General Assembly adopted a new resolution on climate change, which set aspirational reduction goals for international aviation emissions, including a global annual average fuel efficiency improvement of 2% until 2020 and a medium-term goal of keeping the annual global net carbon emissions from international aviation at 2020 levels.

¹ ICAO is the United Nations specialized agency responsible for the development of global norms to support a safe, efficient, secure, economically feasible and environmentally responsible civil aviation sector.

(2) Ils fournissent au ministre, sur demande, une copie des renseignements visés au paragraphe (1).

Entrée en vigueur

3 Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) prévoit que, sans la prise de mesures correctives, les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) de l'aviation internationale pourraient croître de 60 à 80 % entre 2020 et 2035. En réponse à cette croissance prévue des émissions de gaz à effet de serre (GES), les États membres de l'OACI ont convenu de mettre en œuvre le Programme de compensation et de réduction des émissions de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) énoncé à l'annexe 16, volume IV, de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Cette modification au *Règlement de l'aviation canadien* est requise afin de mettre en œuvre le CORSIA pour les exploitants canadiens empruntant des routes internationales, et comprend des dispositions de la phase 1 à des fins de surveillance, de déclaration et de vérification entourant les émissions de CO₂. Les données recueillies au moyen de ces dispositions sont nécessaires en vue d'établir la valeur de référence mondiale de 2020 visant les émissions de CO₂ du secteur de l'aviation internationale et les obligations en matière de compensation de carbone des exploitants individuels lors de la phase 2 qui seront déterminées à compter de 2021.

Contexte

En octobre 2010, l'Assemblée générale de l'OACI¹ a adopté une nouvelle résolution sur les changements climatiques, qui a établi des objectifs de réduction pour les émissions provenant de l'aviation internationale, notamment une amélioration à l'échelle mondiale de la moyenne annuelle d'efficacité énergétique de 2 % jusqu'en 2020, et un objectif à moyen terme à l'échelle mondiale qui vise à ne pas dépasser les émissions annuelles nettes de carbone produites par l'aviation internationale aux niveaux de 2020.

¹ L'OACI est une institution spécialisée des Nations Unies responsable de l'élaboration de normes mondiales visant à appuyer un secteur de l'aviation civile sûr, efficace et sécuritaire, dont le développement est économiquement faisable et écologiquement responsable.

To help achieve these goals, ICAO Member States, including Canada, agreed to implement CORSIA at the 39th Assembly in October 2016, in order to reduce the carbon footprint of the international aviation industry. This agreement came after a substantial push from industry and civil society for one global measure in order to avoid a patchwork of unharmonized regional and local measures from developing, creating inefficiencies in the system without any certainty of delivering environmental benefits. CORSIA is a carbon-offsetting scheme that requires aircraft operators to acquire emission units on the open market to offset a portion of their emissions. The requirements of CORSIA are set out in Annex 16, Volume IV, to the Convention on International Civil Aviation.

Within Canada, the implementation of CORSIA, through the Canadian aviation regulatory framework, will happen in two phases, with a staggered coming-into-force timeline. Phase 1 will cover the requirements for monitoring, reporting, and verification (MRV), which is set to begin on January 1, 2019. Phase 2, which is set to begin January 1, 2021, will cover the requirements related to offsetting obligations, including provisions for claiming reductions in these obligations from the use of sustainable aviation fuels. Together, the implementation of the two phases will enact the full CORSIA in the Canadian regulatory structure. Starting on January 1, 2019, the MRV portion of CORSIA will begin, starting the process of a mandatory annual reporting cycle. The regulations will require all commercial and private Canadian operators who meet the CORSIA applicability threshold to (1) submit a detailed emissions monitoring plan; (2) undertake annual monitoring and complete an annual emissions report; (3) have that report verified by an eligible third-party verification body; and (4) submit the report and associated verification report to Transport Canada.

Starting January 1, 2021, the offsetting portion of CORSIA will begin and will be implemented in a number of compliance periods, with each compliance period representing three calendar years until 2035. Phase 2 will expand the regulatory requirements to provide for the cancellation of acceptable emission units to meet compliance obligations at the end of each compliance period and for claiming reductions in offsetting obligations from the use of sustainable aviation fuels. Emission units represent reductions in GHG emissions that have occurred in other sectors, and cancelling them renders them unusable for other purposes, ensuring that they are only able to be used once for a compliance purpose, in this case, to offset emissions in the aviation sector. Operators who use sustainable aviation fuels will be able to use the difference in the

Pour aider à atteindre ces objectifs, les États membres de l'OACI, y compris le Canada, à la 39^e Assemblée tenue en octobre 2016, ont convenu de mettre en œuvre le CORSIA afin de réduire l'empreinte carbonique de l'industrie de l'aviation internationale. Cette entente a été conclue à la suite d'une forte poussée de l'industrie et de la société civile à l'égard d'une mesure mondiale afin d'éviter un ensemble disparate de mesures régionales et locales non harmonisées, une situation ne garantissant pas des retombées positives pour l'environnement et qui pourrait créer des inefficacités dans l'atteinte des objectifs de réduction du carbone. Le CORSIA est un régime de compensation du carbone selon lequel les exploitants aériens doivent acquérir des unités d'émission sur le marché libre pour compenser une portion de leurs émissions. Les exigences du CORSIA sont énoncées à l'annexe 16, volume IV, de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Au Canada, la mise en œuvre du CORSIA, par l'entremise du cadre de réglementation de l'aviation au Canada, se produira en deux étapes selon des échéances d'entrée en vigueur décalées. La phase 1 portera sur les exigences en matière de surveillance, de déclaration et de vérification (SDV) qui devraient être appliquées dès le 1^{er} janvier 2019. La phase 2, qui devrait débuter le 1^{er} janvier 2021, portera sur les exigences liées aux obligations de compensation, qui comprendront des dispositions permettant de réclamer la réduction de ces obligations si on utilise des carburants d'aviation durables. Ensemble, la mise en œuvre des deux phases permettra de promulguer le CORSIA en entier dans la structure de réglementation canadienne. À compter du 1^{er} janvier 2019, le volet de SDV du CORSIA sera lancé, ce qui déclenchera le cycle de production de déclarations annuelles obligatoires. Conformément à la réglementation, tous les exploitants canadiens commerciaux et privés respectant le seuil d'applicabilité du CORSIA devront : (1) présenter un plan de surveillance détaillé des émissions; (2) effectuer une surveillance annuelle et produire une déclaration annuelle sur les émissions; (3) faire vérifier cette déclaration par un organisme de vérification tiers admissible; (4) présenter la déclaration et le rapport de vérification connexe à Transports Canada.

À compter du 1^{er} janvier 2021, le volet de compensation du CORSIA sera mis en œuvre en fonction de certaines périodes de conformité (chaque période de conformité représentera trois années civiles jusqu'en 2035). La phase 2 permettra d'intégrer dans les exigences réglementaires une disposition sur l'annulation d'unités d'émissions acceptables pour satisfaire aux obligations de conformité à la fin de chaque période de conformité et pour réclamer la réduction de ces obligations si on utilise des carburants d'aviation durables. Les unités d'émissions représentent des réductions des émissions de GES qui se sont produites dans d'autres secteurs, et l'annulation de celles-ci les rend inutilisables à d'autres fins, ce qui garantit qu'elles ne peuvent être utilisées qu'une fois à des fins de conformité, dans ce cas-ci, pour compenser les

life-cycle emissions between those fuels and typical fossil fuels to reduce the number of emission units that they are required to cancel.

Every three years, starting in 2025, operators will be required to demonstrate that they have cancelled sufficient units and used enough sustainable aviation fuels to match their compliance obligations.

This Regulatory Impact Analysis Statement only covers the first phase of Canadian implementation of CORSIA, relating to MRV.

Objectives

The objective of the *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and X – Greenhouse Gas Emissions from International Aviation – CORSIA)* [the Regulations] is to implement CORSIA in Canadian domestic law, and therefore fulfilling Canada's international obligations for Phase 1 of the initiative (i.e. monitoring, reporting and verification of CO₂ emissions).

The emissions data will be used by Transport Canada to establish each operator's individual baseline. Canada will then submit a portion of the information, as specified by ICAO, to ICAO to support the establishment of a global international aviation CO₂ baseline. The 2020 baseline emissions for the purposes of CORSIA is defined as the annual average of the emissions of 2019 and 2020. ICAO will consolidate the information from all States into a sectoral baseline, which will form the basis for the calculation of annual offsetting obligations in Phase 2.

Description

Phase 1 of CORSIA will begin in 2019. It will apply to aeroplane operators (i.e. both Canadian private operators and air operators) conducting international flights — defined as a flight that takes-off in one country and lands in a different one — producing more than 10 000 tonnes of total annual CO₂ emissions from the use of one or more large aeroplanes.

CORSIA does not cover the following flights: domestic flights, flights using aircrafts with less than 5 700 kg maximum take-off mass, humanitarian flights, medical evacuation flights, firefighting flights, state/police flights and helicopters.

émissions dans le secteur de l'aviation. Les exploitants qui utilisent du carburant d'aviation durable pourront utiliser la différence dans les émissions liées au cycle de vie entre ces carburants et les carburants fossiles classiques afin de réduire le nombre d'unités d'émissions qu'ils doivent annuler.

Tous les trois ans, à compter de 2025, les exploitants devront faire la preuve qu'ils ont annulé assez d'unités d'émissions et utilisé suffisamment de carburant d'aviation durable pour respecter leurs obligations de conformité.

Le présent résumé de l'étude d'impact de la réglementation porte uniquement sur la première phase de la mise en œuvre du CORSIA au Canada, le volet de SDV.

Objectifs

L'objectif du *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et X – Émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation internationale – CORSIA)* [le Règlement] est de mettre en œuvre le CORSIA dans les lois canadiennes afin que le Canada puisse remplir ses obligations internationales au titre de la phase 1 de l'initiative (c'est-à-dire la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de CO₂).

Les données sur les émissions seront utilisées par Transports Canada pour établir le profil de base de chaque exploitant. Le Canada présentera ensuite une partie de l'information à l'OACI, selon ce qu'elle a précisé, pour appuyer l'établissement d'une valeur de référence globale visant les émissions de CO₂ de l'aviation internationale. Les émissions de référence de 2020, pour les besoins du CORSIA, sont définies comme la moyenne annuelle des émissions de 2019 et 2020. L'OACI regroupera l'information provenant de tous les États sur une valeur de référence globale, qui servira de fondement pour calculer les obligations annuelles de compensation au cours de la phase 2.

Description

La phase 1 du CORSIA, qui entrera en vigueur en 2019, s'applique aux exploitants d'avions (c'est-à-dire les exploitants aériens et ceux privés canadiens) offrant des vols internationaux (définis comme un vol qui décolle d'un pays et atterrit dans un autre) effectués avec au moins un gros avion qui produit annuellement un total de plus de 10 000 tonnes d'émissions de CO₂.

Le CORSIA ne vise pas les vols intérieurs, les vols utilisant des aéronefs ayant une masse maximale au décollage inférieure à 5 700 kg, les vols humanitaires, médicaux et de lutte contre les incendies, les vols effectués par l'État ou par la police, ni les hélicoptères.

Covered operators are required to undertake the following activities:

- (1) **Submission of an emissions monitoring plan:** Aeroplane operators will be required to develop and submit an emissions monitoring plan to Transport Canada in order to set out the operator's specific approach to monitoring. CORSIA allows operators to choose from five methods of direct monitoring to determine the amount of fuel used on covered flights and to convert it into total CO₂ emissions. Operators with fewer than 500 000 tonnes of covered emissions will also have the choice to use a simplified procedure tool provided by ICAO called the **CO₂ Estimation and Reporting Tool (CERT)**. It is currently available in English only, French versions to be available by end of 2018. The emissions monitoring plan would contain information such as the list of aeroplane types and type of fuel used, registration marks and other identification information related to aeroplanes, and the chosen methods and means of calculating emissions from international flights. The deadline for the submission of monitoring plans will be the earlier of the following dates: February 28, 2019, or 90 days after the day on which the operator becomes subject to CORSIA. However, it is recommended that operators submit them earlier. Operators will be able to use **templates provided by ICAO**.
- (2) **Monitoring:** Aeroplane operators will be required to monitor and record fuel use according to the eligible monitoring method chosen in their emissions monitoring plan and approved by Transport Canada, on an annual basis, from 2019 onwards.
- (3) **Reporting:** Aeroplane operators will be required to develop and submit a verified emissions report on an annual basis beginning in 2020. The report will be due on May 31, following the calendar year during which the monitoring of emissions was carried out. The verified emissions report would contain a consolidated CO₂ emissions from international flights along with other key information, such as number of flights and type of fuel consumed. Operators will be able to use **templates provided by ICAO** that are currently available in English only, French versions to be available by end of 2018.
- (4) **Verification:** Aeroplane operators will be required to engage a third-party verification body that has been accredited to ISO 14065² and other requirements set

Les exploitants visés devront réaliser les activités suivantes :

- (1) **Présentation d'un plan de surveillance des émissions :** Les exploitants d'avions seront tenus d'élaborer et de présenter un plan de surveillance des émissions à Transports Canada afin d'établir l'approche précise de l'exploitant en matière de surveillance. Le CORSIA permet aux exploitants de choisir parmi cinq méthodes de surveillance directe pour déterminer la quantité de carburant utilisé pour les vols visés et de les convertir en émissions totales de CO₂. Les exploitants qui comptent moins de 500 000 tonnes d'émissions visées auront aussi le choix d'utiliser un outil de procédures simplifiées fourni par l'OACI appelé **l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO₂ (CERT)**, lequel est actuellement disponible en anglais seulement. Les versions françaises seront disponibles d'ici la fin de 2018. Le plan de surveillance des émissions fournira des renseignements comme la liste des types d'avions et de carburants utilisés, les marques d'immatriculation et d'autres renseignements d'identification relatifs aux avions, ainsi que les méthodes choisies et les moyens de calculer les émissions des vols internationaux. La date limite de présentation des plans de surveillance a été fixée à la plus rapprochée des dates suivantes : le 28 février 2019 ou 90 jours après la date à laquelle l'exploitant devient assujéti au CORSIA. Il est toutefois recommandé que les exploitants les soumettent plus tôt. Les exploitants pourront utiliser les **modèles fournis par l'OACI**.
- (2) **Surveillance :** Les exploitants d'avions devront surveiller et consigner la consommation de carburant selon la méthode de surveillance admissible choisie dans leur plan de surveillance des émissions et approuvé par Transports Canada sur une base annuelle à compter de 2019.
- (3) **Déclaration :** Les exploitants d'avions devront élaborer et présenter une déclaration des émissions tous les ans à compter de 2020. La déclaration devra être remise le 31 mai de l'année suivant la fin de chaque année civile de surveillance des émissions. La déclaration vérifiée contiendra la quantité des émissions de CO₂ totale des vols internationaux ainsi que d'autres renseignements clés, par exemple le nombre de vols et le type de carburant utilisé. Les exploitants pourront utiliser les **modèles fournis par l'OACI**, lesquels sont actuellement disponibles en anglais seulement. Les versions françaises seront disponibles d'ici à la fin de 2018.
- (4) **Vérification :** Les exploitants d'avions devront embaucher un organisme de vérification tiers qui a été accrédité selon la norme ISO 14065² et les autres exigences

² ISO 14065:2013 entitled *Greenhouse gases — Requirements for greenhouse gas validation and verification bodies for use in accreditation or other forms of recognition*.

² Norme ISO 14065:2013, *Gaz à effet de serre — Exigences pour les organismes fournissant des validations et des vérifications des gaz à effet de serre en vue de l'accréditation ou d'autres formes de reconnaissance*.

out in CORSIA for the verification of the annual emissions report. The list of eligible accreditation bodies will be available on the ICAO website. The verification body would undertake the verification in accordance with ISO 14064-3³ and the requirements of CORSIA to ensure completeness and accuracy of information in the report. The operators will then be required to submit a copy of the associated verification report to Transport Canada and authorize the verification body to also submit copies of the verified emissions report and associated verification report to Transport Canada. The associated verification report will be due on May 31, following the calendar year during which the monitoring of emissions was carried out.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule would apply because all of the requirements set under the MRV portion of CORSIA correspond to administrative burden activities. This requirement is considered an “IN” under the “One-for-One” Rule.

The increase in administrative burden includes the setup of IT systems, and annual monitoring, verification, and reporting activities. The annualized cost associated with these activities is estimated to be about \$237,000, or \$13,000 per business (in 2012 \$CAN).

Small business lens

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

Consultation

Stakeholders: Stakeholders have been consulted throughout the development of the ICAO’s CORSIA. These consultations formed, in part, Canada’s negotiation positions. Transport Canada consulted with our impacted operators through their associations — namely the National Airlines Council of Canada, the Air Transit Association of Canada and the Canadian Business Aviation Association. Stakeholders have also been well briefed on CORSIA through their international association, namely the International Aviation Transport Association (IATA) and the International Business Aircraft Council (IBAC). IATA in particular has put in a significant effort to hold several series of international seminars to help operators understand CORSIA and their obligations.

³ ISO 14064-3:2006 entitled *Greenhouse gases — Part 3: Specification with guidance for the validation and verification of greenhouse gas assertions*.

du CORSIA pour la vérification du rapport annuel sur les émissions. La liste des organismes d’accréditation admissibles pourra être consultée sur le site Web de l’OACI. L’organisme de vérification entreprendrait la vérification conformément à la norme ISO 14064-3³ et aux exigences du CORSIA pour assurer l’exhaustivité et l’exactitude de l’information de la déclaration. Les exploitants seront alors tenus de soumettre une copie du rapport de vérification à Transports Canada et d’autoriser l’organisme de vérification à présenter également des copies de la déclaration sur les émissions et du rapport de vérification à Transports Canada. Le rapport de vérification connexe devra être remis le 31 mai de l’année suivant la fin de chaque année civile de la surveillance des émissions.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s’appliquerait, car toutes les exigences établies dans le cadre du volet de SDV du CORSIA correspondent à des activités considérées comme un fardeau administratif. Cette exigence est donc considérée comme un « ajout » selon la règle du « un pour un ».

L’augmentation du fardeau administratif comprend la mise en place de systèmes de TI ainsi que des activités annuelles de surveillance, de vérification et de déclaration. Le coût annualisé qui se rattache à ces activités devrait être autour de 237 000 \$, à savoir 13 000 \$ par entreprise (en dollars canadiens de 2012).

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à la présente proposition, car il n’y a aucun coût pour les petites entreprises.

Consultation

Intervenants : Les intervenants ont été consultés tout au long de l’élaboration du CORSIA de l’OACI. Ces consultations ont donné lieu, en partie, aux positions de négociation du Canada. Transports Canada a consulté nos exploitants visés par le biais de leurs associations, à savoir le Conseil national des lignes aériennes du Canada, l’Association du transport aérien du Canada et l’Association canadienne de l’aviation d’affaires. Les intervenants ont également été bien informés du CORSIA grâce à leurs associations internationales, à savoir l’Association du transport aérien international (IATA) et l’International Business Aircraft Council (IBAC). L’IATA, en particulier, a déployé des efforts considérables en vue de tenir plusieurs séries de séminaires internationaux pour aider les exploitants à comprendre le CORSIA et leurs obligations.

³ Norme ISO 14064-3:2006, *Gaz à effet de serre — Partie 3 : Spécifications et lignes directrices pour la validation et la vérification des déclarations des gaz à effet de serre*.

Furthermore, two of Canada's airlines have participated in a CORSIA implementation pilot project sponsored by ICAO and the German Government. The results of this project have further informed Transport Canada on the real-life functionality of CORSIA and identified areas where stakeholders would require further clarification of the requirements, or additional guidance. This information was considered by ICAO for suggested improvements to CORSIA. In particular, the templates were updated and new guidance material was developed to add clarity to the requirements.

Since November 2017, Transport Canada has reached out to the industry in preparation of the implementation of CORSIA and has provided information on its background and details through management and technical teleconferences hosted by the associations, as well as detailed workshops provided by Transport Canada. The questions received were primarily related to the background and details of the CORSIA requirements. Notable results of these consultations include the following:

- Designing the Regulations in a manner that does not require every commercial or private operator to demonstrate whether or not their international activities meet the CORSIA threshold of 10 000 tonnes. Rather, it places the responsibility on those operators that do meet the criteria to identify themselves and for Transport Canada to undertake due diligence to ensure that all implicated operators do identify themselves.
 - Committing to provide guidance documents to operators on the form, manner and nature of record-keeping requirements for supporting documents.
 - Ensuring that the Regulations achieve the consistent treatment of Canadian private operators with those in other countries. In this phase of CORSIA implementation, the Regulations consider together the emissions from all the aircraft from the various owners flown privately under a management company's private operator registration document to determine coverage when compared to the Regulations' 10 000 tonnes threshold. The treatment of private operators in other countries will be monitored, and amendments to the ICAO requirements sought if needed. Changes in the Canadian regulation would be addressed in Phase 2 CORSIA implementation.
 - Identifying requirements where better guidance material for states was developed through ICAO.
 - Improving the CERT on an individual basis to address missing information in the ICAO provided tool, and working with ICAO to have the improvements incorporated more broadly.
 - Confirming that Transport Canada will work with operators and the flexibilities provided in the ICAO requirements to ensure sufficient appropriate monitoring methods are available.
- De plus, deux entreprises de transport aérien du Canada ont participé à un projet pilote de mise en œuvre du CORSIA parrainé par l'OACI et le gouvernement allemand. Les résultats de ce projet ont permis à Transports Canada de mieux comprendre la fonctionnalité réelle du CORSIA et ont mis en lumière les règles et les autres directives sur lesquelles des précisions doivent être fournies aux intervenants. Cette information a été examinée par l'OACI en vue de suggérer des améliorations au CORSIA. Plus particulièrement, les modèles ont été mis à jour et de nouveaux documents d'orientation ont été élaborés pour clarifier davantage les exigences.
- Depuis novembre 2017, Transports Canada a communiqué avec l'industrie en prévision du CORSIA pour en faire connaître le contexte et les détails au moyen de téléconférences techniques et de gestion organisées par les associations, et Transports Canada a offert certains ateliers plus détaillés. Les questions reçues portaient principalement sur le contexte et les détails des exigences du CORSIA. Parmi les résultats notables de ces consultations, citons :
- La conception du Règlement de façon à ne pas obliger tous les exploitants privés et commerciaux à prouver si leurs activités internationales respectent, ou non, le seuil du CORSIA de 10 000 tonnes, mais plutôt d'imposer la responsabilité aux exploitants qui satisfont au critère de s'identifier et de demander à Transports Canada de faire preuve de diligence raisonnable pour veiller à ce que tous les exploitants touchés s'identifient.
 - Un engagement à fournir des lignes directrices aux exploitants sur la forme, la manière et la nature des exigences en matière de tenue de dossiers pour les documents à l'appui.
 - Veiller à ce que le Règlement permette aux exploitants privés canadiens d'être traités de la même manière que ceux d'autres pays. Dans cette phase de mise en œuvre du CORSIA, le Règlement considère ensemble les émissions de tous les avions des différents propriétaires pilotés de manière privée selon le document d'enregistrement d'exploitant privé de la société de gestion pour déterminer la couverture par rapport au seuil de 10 000 tonnes. Le traitement des exploitants privés dans d'autres pays sera surveillé et des modifications aux exigences de l'OACI seront demandées si nécessaire. Les modifications apportées à la réglementation canadienne seraient abordées dans la phase 2 de la mise en œuvre du CORSIA, le cas échéant.
 - L'identification des exigences pour lesquelles des documents d'orientation pour les États améliorés ont été élaborés grâce à l'OACI.
 - Des améliorations au CERT, apportées de manière individuelle, visant à pallier l'information manquante dans l'outil fourni par l'OACI et une collaboration avec l'OACI pour intégrer les améliorations à plus grande échelle.

Other departments: Transport Canada has consulted with Natural Resources Canada, Environment and Climate Change Canada, and Agriculture and Agri-Food Canada several times over the development of CORSIA particularly with respect to the integration of sustainable aviation fuels. These consultations have helped to inform Transport Canada's contributions in that area.

The public has been informed through the use of the "Let's Talk Transportation" website. However, no comments were received. It is not expected that the travelling public will be directly affected in terms of public interest, safety or scheduling. Individual airlines will have the flexibility to choose the manner by which they absorb any costs associated with the implementation of CORSIA. There are no requirements in this regard. Furthermore, international environmental non-governmental organizations have also been involved throughout the development of CORSIA, and have provided informative materials to the general public.

A notice of intent in relation to Phase 1 of the Regulations was published on September 15, 2018. The only enquiry received related to the overall understanding of the applicability of the system for small operators.

Rationale

The full amendments for Phase 1 were not prepublished in the *Canada Gazette*, Part I. The implementation of the Regulations allows Canada to meet its obligations under the Convention on International Civil Aviation, under which Canada is required to keep its domestic legislation and regulations uniform to the greatest possible extent. Transport Canada undertook significant consultations to incorporate operator views to the extent possible in the development of the requirements and to ensure that all potentially implicated operators were aware of the obligations of Phase 1, as described in the consultation section.

The data collected through the annual reporting will be used to establish the global 2020 baseline for CO₂ emissions for the international aviation sector, and the subsequent Phase 2 carbon offsetting obligations for individual operators that will be determined starting in 2021.

Therefore, it is key that the baseline data collected be accurate. Publication in the *Canada Gazette*, Part II,

- Confirmer que Transports Canada travaillera avec les exploitants et les marges de manœuvre prévues dans les exigences de l'OACI pour s'assurer que des méthodes de surveillance appropriées sont disponibles.

Autres ministères : Transports Canada a consulté Ressources naturelles Canada, Environnement et Changement climatique Canada ainsi qu'Agriculture et Agroalimentaire Canada à plusieurs reprises au cours de l'élaboration du CORSIA, particulièrement en ce qui concerne l'intégration des carburants d'aviation durables. Ces consultations ont mis en lumière la contribution de Transports Canada dans ce domaine.

Le public a été informé par le biais du site Web « Parlons transport ». Toutefois, aucun commentaire n'a été reçu. On ne s'attend pas à ce que le public voyageur soit directement touché sur le plan de l'intérêt public, de la sécurité ou de l'établissement du calendrier. Chaque entreprise de transport aérien disposera de la souplesse nécessaire pour choisir la manière dont les coûts associés à la mise en œuvre du CORSIA seront absorbés. Il n'y a pas d'exigence à cet égard. De plus, les organisations environnementales non gouvernementales internationales ont également participé tout au long de l'élaboration du CORSIA et ont fourni des documents d'information à l'attention du grand public.

Un avis d'intention relatif à la phase 1 du Règlement a été publié le 15 septembre 2018. La seule demande de renseignement reçue concernait une question sur l'applicabilité du système aux petits exploitants.

Justification

L'intégralité des modifications de la phase 1 n'a pas été publiée au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. La mise en œuvre du Règlement permettra au Canada de respecter ses obligations en vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale, selon laquelle il est tenu de maintenir la plus grande uniformité possible dans ses lois et ses règlements. Transports Canada a entrepris d'importantes consultations afin d'incorporer le plus possible les points de vue des exploitants dans l'élaboration des exigences et de s'assurer que tous les exploitants possiblement visés soient au fait des obligations de la phase 1, décrites dans la section sur la consultation.

Les données recueillies au moyen des rapports annuels serviront à établir la valeur de référence mondiale de 2020 visant les émissions de CO₂ du secteur de l'aviation internationale et les obligations en matière de compensation de carbone des exploitants individuels lors de la phase 2 ultérieure, qui seront déterminées à compter de 2021.

Ainsi, il est primordial que les données de référence recueillies soient exactes. La publication qui a été faite

sufficiently ahead of the start of monitoring on January 1, 2019, allows operators who choose to do so to have their emission monitoring plans approved ahead of the start of monitoring. This approval process is expected to decrease uncertainty and error in the monitoring process. In addition, the earlier publication in the *Canada Gazette*, Part II, confirms for operators outside the scope of CORSIA that they do not have to report their status to Transport Canada.

Phase 2 of the Regulations will be prepublished in the *Canada Gazette*, Part I.

The MRV portion of CORSIA will result in incremental costs to aeroplane operators in scope and to Transport Canada. The present value of MRV costs to airplane operators are expected to be about \$5.1 million (range of \$1.6 million to \$8.5 million) over the 2019 to 2035 period, which is equivalent to an average annualized cost of about \$27,400 per operator. The total present value of the costs to government over the same period is expected to be about \$2.3 million. Together, the present value of total MRV costs (airplane operators and government together) are expected to be about \$7.4 million, with a range of \$3.9 million to \$10.8 million.

The MRV portion, on its own, is not expected to generate environmental benefits or benefits to the economy, business and trade. These benefits will be culminated with the implementation of Phase 2 of the scheme. However, as assessed during Phase 1, they could lead to a better monitoring of fuel consumption which could spur more research in and implementation of fuel-efficient technologies in the medium and long term.

Implementation, enforcement and service standards

The aviation industry at large supports the implementation of CORSIA internationally. The implementation timeframe is two months from the publication of the Regulations in the *Canada Gazette*, Part II.

These Regulations would be enforced through the assessment of administrative monetary penalties imposed by designated provisions under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, and which carry a maximum fine of \$5,000 for individuals and \$25,000 for corporations. The surveillance of these Regulations related to the monitoring, reporting and verification of CO₂ emissions from international aviation includes the ongoing monitoring of the aviation activities of Canadian private operators and air operators using internal data sources to ensure that these operators are proactively identified; and the ongoing

dans la Partie II de la *Gazette du Canada* bien avant le début de la surveillance le 1^{er} janvier 2019 permet aux exploitants qui le veulent de faire approuver leur plan de surveillance des émissions avant le début de la surveillance. Ce processus d'approbation est censé diminuer l'incertitude et les erreurs dans le processus de surveillance. De plus, la publication antérieure dans la Partie II de la *Gazette du Canada* confirme que les exploitants qui s'inscrivent en dehors de la portée du CORSIA ne sont pas tenus de faire rapport sur leur statut à Transports Canada.

La phase 2 du Règlement sera publiée au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Le volet de SDV du CORSIA entraînera des coûts supplémentaires pour les exploitants visés et Transports Canada. La valeur actuelle des coûts de SDV pour les exploitants devrait totaliser environ 5,1 millions de dollars (M\$) [selon une fourchette de prix oscillant entre 1,6 M\$ et 8,5 M\$] au cours de la période de 2019 à 2035, ce qui correspond à un coût annualisé moyen d'environ 27 400 \$ par exploitant. La valeur actuelle totale des coûts pour le gouvernement au cours de la même période devrait se situer à environ 2,3 M\$. Ensemble, la valeur actualisée du total des coûts de SDV (exploitants et gouvernement) devrait se chiffrer à environ 7,4 M\$, selon une fourchette allant de 3,9 M\$ à 10,8 M\$.

Le volet de SDV comme tel ne devrait pas entraîner de bienfaits sur l'environnement ni d'avantages pour l'économie, les entreprises et le commerce. Ces avantages aboutiront à la mise en œuvre de la phase 2 du régime. Toutefois, tel qu'il a été évalué au cours de la phase 1, ces avantages pourraient mener à une meilleure surveillance de la consommation de carburant, ce qui pourrait stimuler davantage la recherche et la mise en œuvre de technologies écoénergétiques à moyen et à long terme.

Mise en œuvre, application et normes de service

L'industrie de l'aviation dans son ensemble soutient la mise en œuvre du CORSIA à l'échelle internationale. Le calendrier de mise en œuvre proposé s'étale sur deux mois à compter de la date de publication du Règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Ce règlement serait mis en application par l'entremise de sanctions administratives pécuniaires imposées en vertu des textes désignés aux articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, qui fixent l'amende maximale à 5 000 \$ dans le cas des personnes physiques et à 25 000 \$ dans le cas des personnes morales. La surveillance de ce règlement relativement à la surveillance, à la déclaration et à la vérification des émissions de CO₂ de l'aviation internationale englobe la surveillance continue des activités d'aviation des exploitants privés et des exploitants aériens canadiens au moyen de sources de données internes pour que ces

monitoring of the submission timelines relating to plans and reports included in the Regulations.

Members of the aviation community have a shared interest, commitment and responsibility for the sustainability of aviation, and are expected to operate on the basis of common sense, personal responsibility and respect for others. Prior to assessing administrative monetary penalties, Transport Canada will be encouraging open communication with industry for violations where there is no threat to Canada meeting its obligations within the global implementation of CORSIA, especially in cases where there are mitigating circumstances. As per Transport Canada enforcement policy, administrative monetary penalties will be assessed gradually.

In particular, by April 30, 2019, Transport Canada will be required to submit to ICAO a list of affected operators that we oversee, a list of verification bodies accredited in Canada, and approve emissions monitoring plans, for those that are submitted by February 28, 2019. Annually, starting in 2020, Transport Canada will be required to: undertake order of magnitude checks of emissions reports by August 31, submit aggregated information on our operators to ICAO by August 31 of each year and submit to ICAO by November 30 of each year any updates to our list of operators and accredited verification bodies.

Contact

Gilles Bourgeois
Chief
Environmental Protection and Standards
Civil Aviation
Transport Canada
330 Sparks Street, Tower C, 6th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-991-6037
Fax: 613-990-6215
Email: gilles.bourgeois@tc.gc.ca

exploitants soient identifiés de façon proactive, et la surveillance continue du calendrier de présentations des déclarations et des plans inclus dans le Règlement.

Les membres de la communauté de l'aviation ont en commun un intérêt, un engagement et une responsabilité à l'égard de la durabilité de l'aviation et on s'attend à ce qu'ils mènent leurs activités en faisant preuve de bon sens, de responsabilité personnelle et de respect d'autrui. Avant d'imposer des sanctions administratives pécuniaires, Transports Canada encouragera les communications ouvertes avec l'industrie pour les violations qui ne présentent pas de menaces contre le respect par le Canada de ses obligations liées à la mise en œuvre du CORSIA, surtout s'il y a des circonstances atténuantes. Conformément à la politique d'application de la loi de Transports Canada, les sanctions administratives pécuniaires seront appliquées progressivement.

En particulier, d'ici au 30 avril 2019, Transports Canada sera tenu de soumettre à l'OACI une liste des exploitants canadiens touchés et une liste des organismes de vérification accrédités au Canada, et il devra approuver les plans de surveillance des émissions soumis avant le 28 février 2019. Chaque année, à compter de 2020, Transports Canada sera tenu de vérifier l'ordre de grandeur des émissions indiquées dans les déclarations au plus tard le 31 août, de soumettre des renseignements consolidés sur nos exploitants à l'OACI au plus tard le 31 août de chaque année, et de présenter à l'OACI, avant le 30 novembre de chaque année, toute mise à jour à notre liste d'exploitants et d'organismes de vérification accrédités.

Personne-ressource

Gilles Bourgeois
Chef
Protection de l'environnement et normes
Aviation civile
Transports Canada
330, rue Sparks, tour C, 6^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-991-6037
Télécopieur : 613-990-6215
Courriel : gilles.bourgeois@tc.gc.ca

Registration
SOR/2018-241 November 14, 2018

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

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

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

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

Whereas the proposed *Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986* are regulations of a class to which paragraph 7(1)(d)^e of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*^f, and have been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

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

Therefore, the Canadian Egg Marketing Agency, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*^c and section 2 of Part II of the schedule to the *Canadian Egg Marketing Agency Proclamation*^a, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986*.

Ottawa, November 7, 2018

Enregistrement
DORS/2018-241 Le 14 novembre 2018

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

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

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

Attendu que cet office s'est conformé aux exigences de l'article 4^d de la partie II de l'annexe de cette proclamation;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement* relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)d)^e de cette loi, conformément à l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*^f, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 22(1)f) de cette loi;

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

À ces causes, en vertu de l'alinéa 22(1)f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et de l'article 2 de la partie II de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des œufs*^c, l'Office canadien de commercialisation des œufs prend le *Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement*, ci-après.

Ottawa, le 7 novembre 2018

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

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

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

^d SOR/99-186 (Sch., s. 4)

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

^f C.R.C., c. 648

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

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

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

^d DORS/99-186, ann., art. 4

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

^f C.R.C., ch. 648

Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986**Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement****Amendment**

1 The heading of Schedule 2 to the *Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986*¹ is replaced by the following:

Limits to Vaccine Quotas for the Period Beginning on December 30, 2018 and Ending on December 28, 2019

Coming into Force

2 These Regulations come into force on December 30, 2018.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

The amendment establishes the number of dozens of eggs that producers in Ontario and Quebec may market under vaccine quotas during the period beginning on December 30, 2018, and ending on December 28, 2019.

Modification

1 Le titre de l'annexe 2 du *Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement*¹ est remplacé par ce qui suit :

Limites des contingents de vaccins pour la période commençant le 30 décembre 2018 et se terminant le 28 décembre 2019

Entrée en vigueur

2 Le présent règlement entre en vigueur le 30 décembre 2018.

NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie du Règlement.)

La modification vise à fixer le nombre de douzaines d'œufs que les producteurs de l'Ontario et du Québec peuvent commercialiser selon un contingent de vaccins au cours de la période commençant le 30 décembre 2018 et se terminant le 28 décembre 2019.

¹ SOR/86-8; SOR/86-411, s. 1

¹ DORS/86-8; DORS/86-411, art. 1

Erratum
SOR/2018-214

GREENHOUSE GAS POLLUTION PRICING ACT

**Greenhouse Gas Emissions Information
Production Order**

Notice is hereby given that the above-mentioned Order, published in the *Canada Gazette, Part II, Vol. 152, No. 22*, dated Wednesday, October 31, 2018, contained an error. Accordingly, the following modifications are made.

At page 3861

Under subsection 103(2), delete the following formula:

$$\sum_{j=1}^m \text{QFF}_j \times \text{HHV}_j$$

Replace by:

$$\sum_{j=1}^n (\text{QFF}_{k,j} \times \text{HHV}_{k,j})$$

Erratum
DORS/2018-214

LOI SUR LA TARIFICATION DE LA POLLUTION
CAUSÉE PAR LES GAZ À EFFET DE SERRE

**Arrêté sur la production de renseignements
concernant les émissions de gaz à effet de
serre**

Avis est par les présentes donné que l'Arrêté susmentionné, publié dans la *Partie II de la Gazette du Canada, vol. 152, n° 22*, en date du mercredi 31 octobre 2018, comportait une erreur. Par conséquent, les modifications suivantes sont apportées.

À la page 3861

Sous le paragraphe 103(2), retrancher la formule suivante :

$$\sum_{j=1}^m \text{QFF}_j \times \text{HHV}_j$$

Remplacer par :

$$\sum_{j=1}^n (\text{QFF}_{k,j} \times \text{HHV}_{k,j})$$

Erratum
SI/2018-98

OTHER THAN STATUTORY AUTHORITY
NUNAVUT ACT

**Order Amending the Canadian Orders,
Decorations and Medals Directive, 1998**

Notice is hereby given that the above-mentioned Order, published in the *Canada Gazette*, Part II, Vol. 152, No. 22, dated Wednesday, October 31, 2018, contained an error. Accordingly, the following modification is made.

At page 3981

Under SI/2018-98, delete the following title:
NUNAVUT ACT

Erratum
TR/2018-98

AUTORITÉ AUTRE QUE STATUTAIRE
LOI SUR LE NUNAVUT

**Décret modifiant la Directive canadienne sur
les ordres, décorations et médailles (1998)**

Avis est par les présentes donné que le Décret susmentionné, publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, vol. 152, n° 22, en date du mercredi 31 octobre 2018, comportait une erreur. Par conséquent, la modification suivante est apportée.

À la page 3981

Sous TR/2018-98, retrancher le titre suivant :
LOI SUR LE NUNAVUT

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents

Registration number	P.C. number	Minister	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2018-234		Indigenous and Northern Affairs	Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act	4256
SOR/2018-235		Indigenous and Northern Affairs	Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act	4261
SOR/2018-236		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990	4265
SOR/2018-237	2018-1387	Indigenous and Northern Affairs	Regulations Amending the Property Assessment and Taxation (Railway Right-of-Way) Regulations	4268
SOR/2018-238	2018-1388	Indigenous and Northern Affairs	Regulations Amending the First Nations Property Assessment and Taxation (Railway Rights-of-Way) Regulations	4275
SOR/2018-239	2018-1389	Public Safety	Regulations Amending the Firearms Marking Regulations	4280
SOR/2018-240	2018-1390	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and X — Greenhouse Gas Emissions from International Aviation — CORSIA)	4285
SOR/2018-241		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986	4301

INDEX **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents

Abbreviations: e — erratum
n — new
r — revises
x — revokes

Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments
Canadian Aviation Regulations (Parts I and X — Greenhouse Gas Emissions from International Aviation — CORSIA) — Regulations Amending..... Aeronautics Act	SOR/2018-240	09/11/18	4285	
Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986 — Regulations Amending..... Farm Products Agencies Act	SOR/2018-241	14/11/18	4301	
Canadian Orders, Decorations and Medals Directive, 1998 — Order Amending..... Other Than Statutory Authority	SI/2018-98	31/10/18	4304	e
Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990 — Regulations Amending..... Farm Products Agencies Act	SOR/2018-236	09/11/18	4265	
Firearms Marking Regulations — Regulations Amending	SOR/2018-239	09/11/18	4280	
Firearms Act				
First Nations Property Assessment and Taxation (Railway Rights-of-Way) Regulations — Regulations Amending..... First Nations Fiscal Management Act	SOR/2018-238	09/11/18	4275	
Greenhouse Gas Emissions Information Production Order	SOR/2018-214	19/10/18	4303	e
Greenhouse Gas Pollution Pricing Act				
Property Assessment and Taxation (Railway Right-of-Way) Regulations — Regulations Amending..... Indian Act	SOR/2018-237	09/11/18	4268	
Schedule to the First Nations Fiscal Management Act — Order Amending..... First Nations Fiscal Management Act	SOR/2018-234	09/11/18	4256	
Schedule to the First Nations Fiscal Management Act — Order Amending..... First Nations Fiscal Management Act	SOR/2018-235	09/11/18	4261	

**TABLE DES MATIÈRES DORS : Textes réglementaires (Règlements)
TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents**

Numéro d'enregistrement	Numéro de C.P.	Ministre	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2018-234		Affaires autochtones et du Nord	Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations	4256
DORS/2018-235		Affaires autochtones et du Nord	Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations	4261
DORS/2018-236		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990)	4265
DORS/2018-237	2018-1387	Affaires autochtones et du Nord	Règlement modifiant le Règlement sur l'évaluation et l'imposition foncières (emprises de chemin de fer)	4268
DORS/2018-238	2018-1388	Affaires autochtones et du Nord	Règlement modifiant le Règlement sur l'évaluation et l'imposition foncières des emprises de chemin de fer des premières nations	4275
DORS/2018-239	2018-1389	Sécurité publique	Règlement modifiant le Règlement sur le marquage des armes à feu	4280
DORS/2018-240	2018-1390	Transports	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et X — Émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale — CORSIA)	4285
DORS/2018-241		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement	4301

INDEX DORS : Textes réglementaires (Règlements)
TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents

Abréviations : e — erratum
 n — nouveau
 r — révisé
 a — abroge

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations — Arrêté modifiant Gestion financière des premières nations (Loi)	DORS/2018-234	09/11/18	4256	
Annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations — Arrêté modifiant Gestion financière des premières nations (Loi)	DORS/2018-235	09/11/18	4261	
Aviation canadien (Parties I et X — Émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale — CORSIA) — Règlement modifiant le Règlement Aéronautique (Loi)	DORS/2018-240	09/11/18	4285	
Contingentement de la commercialisation du dindon (1990) — Règlement modifiant le Règlement canadien Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2018-236	09/11/18	4265	
Directive canadienne sur les ordres, décorations et médailles (1998) — Décret modifiant Autorité autre que statutaire	TR/2018-98	31/10/18	4304	e
Évaluation et l'imposition foncières des emprises de chemin de fer des premières nations — Règlement modifiant le Règlement Gestion financière des premières nations (Loi)	DORS/2018-238	09/11/18	4275	
Évaluation et l'imposition foncières (emprises de chemin de fer) — Règlement modifiant le Règlement Indiens (Loi)	DORS/2018-237	09/11/18	4268	
Marquage des armes à feu — Règlement modifiant le Règlement Armes à feu (Loi)	DORS/2018-239	09/11/18	4280	
Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement — Règlement modifiant le Règlement de 1986.... Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2018-241	14/11/18	4301	
Production de renseignements concernant les émissions de gaz à effet de serre — Arrêté Tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre (Loi)	DORS/2018-214	19/10/18	4303	e