

Canada Gazette

Part I



Gazette du Canada

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, MARCH 21, 2026

OTTAWA, LE SAMEDI 21 MARS 2026

Notice to Readers

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

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

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

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

For information regarding reproduction rights, please contact Public Services and Procurement Canada by email at Info.Gazette@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

Avis au lecteur

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

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

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

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

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Services publics et Approvisionnement Canada par courriel à l'adresse Info.Gazette@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

TABLE OF CONTENTS

Government notices	355
Appointments	356
Appointment opportunities	359
Parliament	
House of Commons	361
Office of the Chief Electoral Officer	361
Commissions	362
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	375
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	378
(including amendments to existing regulations)	
Index	600

TABLE DES MATIÈRES

Avis du gouvernement	355
Nominations	356
Possibilités de nominations	359
Parlement	
Chambre des communes	361
Bureau du directeur général des élections	361
Commissions	362
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	375
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	378
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	602

GOVERNMENT NOTICES

(Erratum)

DEPARTMENT OF HEALTH

CANNABIS ACT

Cannabis Fees Order: *Increase to fees set out in sections 3, 4 and 5*

Notice is hereby given that in the above-mentioned notice published on page 166 of the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 160, No. 7, dated Saturday, February 14, 2026, the table should have read as follows:

Table 1: Fees to be adjusted as of April 1, 2026

Fee description	Current fee	Adjusted fee
Screening of a licence application for micro-cultivation	\$2,023	\$2,058
Screening of a licence application for standard cultivation	\$4,040	\$4,109
Screening of a licence application for nursery	\$2,023	\$2,058
Screening of a licence application for micro-processing	\$2,023	\$2,058
Screening of a licence application for standard processing	\$4,040	\$4,109
Screening of a licence application for sale for medical purposes	\$4,040	\$4,109
Application for security clearance	\$2,041	\$2,076
Application for import or export permit	\$754	\$767

John Clare
Director General
Strategic Policy Directorate
Controlled Substances and Cannabis Branch

Note: The [HTML version](#) has already been modified accordingly.

AVIS DU GOUVERNEMENT

(Erratum)

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

LOI SUR LE CANNABIS

Arrêté sur les prix à payer à l'égard du cannabis : *Augmentation des prix visés aux articles 3, 4 et 5*

Avis est par les présentes donné que dans l'avis susmentionné publié à la page 166 de la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 160, n° 7, en date du samedi 14 février 2026, le tableau aurait dû être libellé ainsi :

Tableau 1 : Prix à ajuster à partir du 1^{er} avril 2026

Description du prix	Prix actuel	Prix rajusté
Examen préalable d'une demande de licence de micro-culture	2 023 \$	2 058 \$
Examen préalable d'une demande de licence de culture standard	4 040 \$	4 109 \$
Examen préalable d'une demande de licence de culture en pépinière	2 023 \$	2 058 \$
Examen préalable d'une demande de licence de micro-transformation	2 023 \$	2 058 \$
Examen préalable d'une demande de licence de transformation standard	4 040 \$	4 109 \$
Examen préalable d'une demande de licence de vente à des fins médicales	4 040 \$	4 109 \$
Demande d'habilitation de sécurité	2 041 \$	2 076 \$
Demande de permis d'importation ou d'exportation	754 \$	767 \$

Le directeur général
Direction de la politique stratégique
Direction générale des substances contrôlées et du cannabis

John Clare

Remarque : La [version HTML](#) a déjà été modifiée en conséquence.

DEPARTMENT OF INDUSTRY**OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL***Appointments*

Agent for Canada at the International Court of Justice, with the rank of Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary
Netley, Rebecca, Order in Council 2026-208

Associate Deputy Ministers of Foreign Affairs
Angell, David, Order in Council 2026-196
Purves, Glenn, Order in Council 2026-183
Termorshuizen, Cindy, Order in Council 2026-190

Associate Deputy Minister of Industry, to be styled Associate Deputy Minister of Innovation, Science and Economic Development
Levesque, Kaili, Order in Council 2026-194

Associate Deputy Minister of National Defence, to be styled Senior Associate Deputy Minister of National Defence and Commissioner of the Canadian Coast Guard
Brosseau, Kevin, Order in Council 2026-192

Associate Deputy Minister of Public Works and Government Services, to be styled Associate Deputy Minister of Public Services and Procurement
Trudel, Francis, Order in Council 2026-197

Canadian Food Inspection Agency
President
Kochhar, Harpreet Singh, Order in Council 2026-185

Commissioner of Corrections
Dakalbab, Talal, Order in Council 2026-195

Commissioner of Official Languages for Canada
Burke, Kelly A., Order in Council 2026-160

Deputy Minister of Citizenship and Immigration, to be styled Deputy Minister of Immigration, Refugees and Citizenship
Gallivan, Ted, Order in Council 2026-187

Deputy Minister of Fisheries and Oceans
MacKinnon, Paul, Order in Council 2026-189

Deputy Minister of Foreign Affairs
Thangaraj, Arun, Order in Council 2026-182

Deputy Minister of Transport
Vandergrift, Michael, Order in Council 2026-186

Deputy Minister of Veterans Affairs
Gardiner, Nancy, Order in Council 2026-188

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**BUREAU DU REGISTRAIRE GÉNÉRAL***Nominations*

Agente du Canada devant la Cour internationale de Justice, avec rang d'ambassadrice extraordinaire et plénipotentiaire
Netley, Rebecca, décret 2026-208

Sous-ministres délégués des Affaires étrangères
Angell, David, décret 2026-196
Purves, Glenn, décret 2026-183
Termorshuizen, Cindy, décret 2026-190

Sous-ministre déléguée de l'Industrie, devant porter le titre de sous-ministre déléguée de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique
Levesque, Kaili, décret 2026-194

Sous-ministre délégué de la Défense nationale, devant porter le titre de sous-ministre délégué principal de la Défense nationale et commissaire de la Garde côtière canadienne
Brosseau, Kevin, décret 2026-192

Sous-ministre délégué des Travaux publics et des Services gouvernementaux, devant porter le titre de sous-ministre délégué des Services publics et de l'Approvisionnement
Trudel, Francis, Order in Council 2026-197

Agence canadienne d'inspection des aliments
Président
Kochhar, Harpreet Singh, décret 2026-185

Commissaire du Service correctionnel
Dakalbab, Talal, décret 2026-195

Commissaire aux langues officielles du Canada
Burke, Kelly A., décret 2026-160

Sous-ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, devant porter le titre de sous-ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté
Gallivan, Ted, décret 2026-187

Sous-ministre des Pêches et des Océans
MacKinnon, Paul, décret 2026-189

Sous-ministre des Affaires étrangères
Thangaraj, Arun, décret 2026-182

Sous-ministre des Transports
Vandergrift, Michael, décret 2026-186

Sous-ministre des Anciens Combattants
Gardiner, Nancy, décret 2026-188

Deputy Secretary to the Cabinet (National Security and Intelligence), Privy Council Office

Rochon, Dominic, Order in Council 2026-193

Nunavut Court of Justice

Deputy Judge

Christie, The Hon. Vanessa V., Order in Council 2026-177

Senior Advisor, Correctional Services Canada

Kelly, Anne, Order in Council 2026-200

Senior Advisor, Global Affairs Canada

McCardell, Sandra, Order in Council 2026-199

Senior Advisor, Global Affairs Canada to be styled as Deputy Minister responsible to lead the creation of the new Financial Crimes Agency

Stewart, Robert, Order in Council 2026-191

Senior Diplomatic and International Affairs Advisor to the Prime Minister and Personal Representative (Sherpa) of the Prime Minister for the G7 and G20 Summits, Privy Council Office

Morrison, David, Order in Council 2026-184

Senior Official, Privy Council Office

MacLennan, Christopher, Order in Council 2026-198

Supreme Court of Prince Edward Island

Judge

Court of Appeal of Prince Edward Island

Judge ex officio

Demeulenaere, Gary G., K.C., Order in Council 2026-159

Nunavut Court of Justice, Order in Council 2026-175

Supreme Court of the Northwest Territories, Order in Council 2026-174

Supreme Court of Yukon, Order in Council 2026-176

Deputy Judge

Backhouse, The Hon. Nancy L.,

Social Security Tribunal

Part-time member

Rosen, Elyse Nathalie, Order in Council 2026-142

March 13, 2026

Rachida Lagmiri

Official Documents Registrar

Sous-secrétaire du Cabinet (Sécurité nationale et renseignement), Bureau du Conseil privé

Rochon, Dominic, décret 2026-193

Cour de justice du Nunavut

Juge adjoint

Christie, L'hon. Vanessa V., décret 2026-177

Conseillère supérieure, Service correctionnel du Canada

Kelly, Anne, décret 2026-200

Conseillère supérieure, Affaires mondiales Canada

McCardell, Sandra, décret 2026-199

Conseiller supérieur, Affaires mondiales Canada, devant porter le titre de sous-ministre chargé de diriger la création de la nouvelle Agence contre les crimes financiers

Stewart, Robert, décret 2026-191

Conseiller principal en matière des affaires diplomatiques et internationales auprès du premier ministre et représentant personnel du premier ministre (sherpa) pour les sommets du G7 et du G20, Bureau du Conseil privé

Morrison, David, décret 2026-184

Haut fonctionnaire, Bureau du Conseil privé

MacLennan, Christopher, décret 2026-198

Cour suprême de l'Île-du-Prince-Édouard

Juge

Cour d'appel de l'Île-du-Prince-Édouard

Membre d'office

Demeulenaere, Gary G., c.r., décret 2026-159

Cour suprême des Territoires du Nord-Ouest, décret 2026-174

Cour de justice du Nunavut, décret 2026-175

Cour suprême du Yukon, décret 2026-176

Juge adjoint

Backhouse, L'hon. Nancy L.

Tribunal de la sécurité sociale

Membre à temps partiel

Rosen, Elyse Nathalie, décret 2026-142

Le 13 mars 2026

La registraire des documents officiels

Rachida Lagmiri

**DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY AND
EMERGENCY PREPAREDNESS****CRIMINAL CODE***Designation as fingerprint examiner*

Pursuant to subsection 667(5) of the *Criminal Code*, I hereby designate the following person of the Winnipeg Police Service as a fingerprint examiner:

Corey Kociuk

Ottawa, February 26, 2026

Kristin Solvason

Acting Director General
Crime Prevention Branch

DEPARTMENT OF TRANSPORT**CANADA MARINE ACT***Montreal Port Authority — Supplementary letters patent*

WHEREAS letters patent were issued by the Minister of Transport (“Minister”) for the Montreal Port Authority (“Authority”) under the authority of the *Canada Marine Act* (“Act”), effective March 1, 1999;

WHEREAS section 9.2 of the letters patent sets out a limit on the power of the Authority to borrow money on its credit for port purposes (“borrowing limit”);

WHEREAS the board of directors of the Authority has requested that the Minister issue supplementary letters patent to add an additional borrowing limit specific to the identified project thereby increasing the power of the Authority to borrow money on its credit for port purposes set out in section 9.2 of the letters patent;

WHEREAS, by Order in Council P.C. 2026-173 of February 26, 2026, the Governor in Council, pursuant to subsection 8(5) of the Act, approved the provisions of the proposed supplementary letters patent for the purposes of adding an additional borrowing limit specific to the identified project;

AND WHEREAS the Minister is satisfied that the amendment to the letters patent is consistent with the Act,

**MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET DE LA
PROTECTION CIVILE****CODE CRIMINEL***Désignation à titre de préposé aux empreintes digitales*

En vertu du paragraphe 667(5) du *Code criminel*, je nomme par la présente la personne suivante du service de police de Winnipeg à titre de préposé aux empreintes digitales :

Corey Kociuk

Ottawa, le 26 février 2026

La directrice générale par intérim
Secteur de la prévention du crime

Kristin Solvason

MINISTÈRE DES TRANSPORTS**LOI MARITIME DU CANADA***Administration portuaire de Montréal — Lettres patentes supplémentaires*

ATTENDU QUE des lettres patentes ont été délivrées par le ministre des Transports (« ministre ») à l'Administration portuaire de Montréal (« Administration ») en vertu des pouvoirs prévus dans la *Loi maritime du Canada* (« Loi »), prenant effet le 1^{er} mars 1999;

ATTENDU QUE le paragraphe 9.2 des lettres patentes précise une limite au pouvoir de l'Administration d'emprunter des fonds sur son crédit pour l'exploitation du port (« limite du pouvoir d'emprunt »);

ATTENDU QUE le conseil d'administration de l'Administration a demandé au ministre de délivrer des lettres patentes supplémentaires afin d'ajouter une limite additionnelle du pouvoir d'emprunt se rapportant spécifiquement à un projet déterminé ce qui augmenterait la limite du pouvoir d'emprunt précisée au paragraphe 9.2 des lettres patentes;

ATTENDU QUE, par le décret C.P. 2026-173 du 26 février 2026, la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 8(5) de la Loi, a approuvé une disposition proposant des lettres patentes supplémentaires afin d'ajouter une limite additionnelle du pouvoir d'emprunt se rapportant spécifiquement à un projet déterminé;

ATTENDU QUE le ministre est convaincu que la modification aux lettres patentes est compatible avec la Loi,

NOW THEREFORE, pursuant to subsection 9(1) of the Act, the letters patent are amended as follows:

1. The letters patent issued to the Montreal Port Authority are amended by adding the following after section 9.2.2:

9.2.3 Additional Borrowing Limit for the Construction of the Contrecoeur Container Terminal Project. Notwithstanding section 9.2, and in addition to the aggregate amount referred to in section 9.2 and the additional borrowing provided for in sections 9.2.1 and 9.2.2, the Authority may borrow up to a maximum of \$1,160,000,000, plus any interest, owed to the Canada Infrastructure Bank, under the terms and conditions set out in the Summary of CIB Indicative Terms, Contrecoeur Container Terminal Project, as approved by the Board of Directors of the Authority on November 27, 2025, under resolution CA-2025-65, to be given effect in a loan agreement to be entered into with the Canada Infrastructure Bank, for costs associated with the construction of the Contrecoeur Container Terminal Project.

ISSUED under my hand to be effective this 6th day of March, 2026.

The Honourable Steven MacKinnon, P.C., M.P.
Minister of Transport

PRIVY COUNCIL OFFICE

Appointment opportunities

We know that our country is stronger — and our government more effective — when decision-makers reflect Canada's diversity. The Government of Canada has implemented an appointment process that is transparent and merit-based, strives for gender parity, and ensures that Indigenous peoples and minority groups are properly represented in positions of leadership. We continue to search for Canadians who reflect the values that we all embrace: inclusion, honesty, fiscal prudence, and generosity of spirit. Together, we will build a government as diverse as Canada.

We are equally committed to providing a healthy workplace that supports one's dignity, self-esteem and the ability to work to one's full potential. With this in mind, all appointees will be expected to take steps to promote and maintain a healthy, respectful and harassment-free work environment.

À CES CAUSES, en vertu du paragraphe 9(1) de la Loi, les lettres patentes sont modifiées comme suit :

1. Les lettres patentes de l'Administration sont modifiées par adjonction après le paragraphe 9.2.2, de ce qui suit:

9.2.3 Limite du pouvoir d'emprunt additionnel pour la construction du projet de terminal à conteneurs de Contrecoeur. Malgré le paragraphe 9.2, et en sus du pouvoir d'emprunt mentionné au paragraphe 9.2 et du pouvoir d'emprunt additionnel prévu aux paragraphes 9.2.1 et 9.2.2, l'Administration peut emprunter jusqu'à un maximum de 1 160 000 000 \$, majoré des intérêts, le tout dû à la Banque de l'infrastructure du Canada, conformément aux modalités énoncées dans le « Summary of CIB Indicative Terms, Contrecoeur Container Terminal Project », tel qu'approuvé par le conseil d'administration de l'Administration le 27 novembre 2025, conformément à la résolution CA-2025-65, et qui sera mis en œuvre dans un contrat de prêt à être signé avec la Banque de l'infrastructure du Canada, pour les coûts associés à la construction du projet de terminal à conteneurs de Contrecoeur.

DÉLIVRÉES sous mon seing et en vigueur le 6^e jour de mars 2026.

L'honorable Steven MacKinnon, C.P., député
Ministre des Transports

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ

Possibilités de nominations

Nous savons que notre pays est plus fort et notre gouvernement plus efficace lorsque les décideurs reflètent la diversité du Canada. Le gouvernement du Canada a mis en œuvre un processus de nomination transparent et fondé sur le mérite qui reflète son engagement à assurer la parité entre les sexes et une représentation adéquate des Autochtones et des groupes minoritaires dans les postes de direction. Nous continuons de rechercher des Canadiens qui incarnent les valeurs qui nous sont chères : l'inclusion, l'honnêteté, la prudence financière et la générosité d'esprit. Ensemble, nous créerons un gouvernement aussi diversifié que le Canada.

Nous nous engageons également à offrir un milieu de travail sain qui favorise la dignité et l'estime de soi des personnes et leur capacité à réaliser leur plein potentiel au travail. Dans cette optique, toutes les personnes nommées devront prendre des mesures pour promouvoir et maintenir un environnement de travail sain, respectueux et exempt de harcèlement.

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

Current opportunities

The following opportunities for appointments to Governor in Council positions are currently open for applications. Every opportunity is open for a minimum of two weeks from the date of posting on the [Governor in Council appointments website](#).

Governor in Council appointment opportunities

Position	Organization	Closing date
Commissioner of Competition	Office of the Commissioner of Competition	April 8, 2026
Commissioner	Office of the Commissioner of Indigenous Languages	
Director	Office of the Commissioner of Indigenous Languages	

TREASURY BOARD SECRETARIAT

PUBLIC SERVICE SUPERANNUATION REGULATIONS

CANADIAN FORCES SUPERANNUATION REGULATIONS

ROYAL CANADIAN MOUNTED POLICE SUPERANNUATION REGULATIONS

Quarterly rates

In accordance with subsection 46(3) of the *Public Service Superannuation Regulations*, subsection 36(3) of the *Canadian Forces Superannuation Regulations* and subsection 30(3) of the *Royal Canadian Mounted Police Superannuation Regulations*, the quarterly rates used for calculating interest for the purpose of subsection (1) of each of the corresponding sections are as follows:

As of:

March 31, 2025	0.7358%
June 30, 2025	0.7344%
September 30, 2025	0.7305%
December 31, 2025	0.7274%

Shafqat Ali
President

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

Possibilités d'emploi actuelles

Les possibilités de nominations des postes pourvus par décret suivantes sont actuellement ouvertes aux demandes. Chaque possibilité est ouverte aux demandes pour un minimum de deux semaines à compter de la date de la publication sur le [site Web des nominations par le gouverneur en conseil](#).

Possibilités de nominations par le gouverneur en conseil

Poste	Organisation	Date de clôture
Commissaire de la concurrence	Bureau du commissaire de la concurrence	Le 8 avril 2026
Commissaire	Bureau du commissaire aux langues autochtones	
Directeur	Bureau du commissaire aux langues autochtones	

SECRÉTARIAT DU CONSEIL DU TRÉSOR

RÈGLEMENT SUR LA PENSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

RÈGLEMENT SUR LA PENSION DE RETRAITE DES FORCES CANADIENNES

RÈGLEMENT SUR LA PENSION DE RETRAITE DE LA GENDARMERIE ROYALE DU CANADA

Taux trimestriels

Conformément au paragraphe 46(3) du *Règlement sur la pension de la fonction publique*, au paragraphe 36(3) du *Règlement sur la pension de retraite des Forces canadiennes* et au paragraphe 30(3) du *Règlement sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada*, les taux trimestriels à utiliser pour calculer l'intérêt aux fins du paragraphe (1) de chacun des articles correspondants sont :

Au :

31 mars 2025	0,7358 %
30 juin 2025	0,7344 %
30 septembre 2025	0,7305 %
31 décembre 2025	0,7274 %

Le président
Shafqat Ali

PARLIAMENT**HOUSE OF COMMONS**

First Session, 45th Parliament

PRIVATE BILLS

[Standing Order 130](#), respecting notices of intended applications for private bills, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 24, 2025.

For further information, please contact the Private Members' Business Office, House of Commons, West Block, Room 314-C, Ottawa, Ontario K1A 0A6, 613-992-9511.

Eric Janse

Clerk of the House of Commons

OFFICE OF THE CHIEF ELECTORAL OFFICER**CANADA ELECTIONS ACT***Deregistration of a registered political party*

As a result of the failure to comply with the obligations of section 415 of the *Canada Elections Act*, the "Libertarian Party of Canada" is deregistered, effective March 31, 2026.

March 2, 2026

Stéphane Perrault

Chief Electoral Officer

OFFICE OF THE CHIEF ELECTORAL OFFICER**CANADA ELECTIONS ACT***Determination of number of electors*

Notice is hereby given that the above-mentioned notice was published as [Extra Vol. 160, No. 3](#), on Friday, March 13, 2026.

PARLEMENT**CHAMBRE DES COMMUNES**

Première session, 45^e législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'[article 130](#) du Règlement, relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé, a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 24 mai 2025.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Bureau des affaires émanant des députés à l'adresse suivante : Chambre des communes, édifice de l'Ouest, pièce 314-C, Ottawa (Ontario) K1A 0A6, 613-992-9511.

Le greffier de la Chambre des communes

Eric Janse

BUREAU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS**LOI ÉLECTORALE DU CANADA***Radiation d'un parti politique enregistré*

Par suite du défaut de remplir ses obligations en vertu de l'article 415 de la *Loi électorale du Canada*, le « Parti Libertarien du Canada » est radié à compter du 31 mars 2026.

Le 2 mars 2026

Le directeur général des élections

Stéphane Perrault

BUREAU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS**LOI ÉLECTORALE DU CANADA***Établissement du nombre d'électeurs*

Avis est par les présentes donné que l'avis susmentionné a été publié dans l'[édition spéciale vol. 160, n° 3](#), le vendredi 13 mars 2026.

COMMISSIONS**CANADA REVENUE AGENCY****INCOME TAX ACT***Revocation of registration of a charity*

The following notice of proposed revocation was sent to the charity listed below for failure to meet the parts of the *Income Tax Act* as listed in this notice:

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

Business number Numéro d'entreprise	Name / Nom Address / Adresse
101171627RR0001	COUNCIL ON HOMOSEXUALITY AND RELIGION INC., WINNIPEG, MAN.

Sharmila Khare

Director General
Charities Directorate

CANADA REVENUE AGENCY**INCOME TAX ACT***Revocation of registration of a charity*

The following notice of proposed revocation was sent to the charity listed below for failure to meet the parts of the *Income Tax Act* as listed in this notice:

“Notice is hereby given, pursuant to paragraphs 168(1)(b), 168(1)(c), 168(1)(d), 168(1)(e) and subsection 149.1(2) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the charity listed below and that by virtue of paragraph 168(2)(b) thereof, the revocation of registration is effective on the date of publication of this notice in the *Canada Gazette*.”

Business number Numéro d'entreprise	Name / Nom Address / Adresse
857321517RR0001	LIONS OF CANADA FUND FOR LCIF, DUNDAS, ONT.

Sharmila Khare

Director General
Charities Directorate

COMMISSIONS**AGENCE DU REVENU DU CANADA****LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Révocation de l'enregistrement d'un organisme de bienfaisance*

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé à l'organisme de bienfaisance indiqué ci-après parce qu'il n'a pas respecté les parties de la *Loi de l'impôt sur le revenu* tel qu'il est indiqué ci-dessous :

« Avis est donné par la présente, conformément à l'alinéa 168(1)b) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, de l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme de bienfaisance mentionné ci-dessous et qu'en vertu de l'alinéa 168(2)b) de cette loi, la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la date de publication du présent avis dans la *Gazette du Canada*. »

La directrice générale

Direction des organismes de bienfaisance

Sharmila Khare**AGENCE DU REVENU DU CANADA****LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Révocation de l'enregistrement d'un organisme de bienfaisance*

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé à l'organisme de bienfaisance indiqué ci-après parce qu'il n'a pas respecté les parties de la *Loi de l'impôt sur le revenu* tel qu'il est indiqué ci-dessous :

« Avis est donné par la présente, conformément aux alinéas 168(1)b), 168(1)c), 168(1)d), 168(1)e) et au paragraphe 149.1(2) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, de l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme de bienfaisance mentionné ci-dessous et qu'en vertu de l'alinéa 168(2)b) de cette loi, la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la date de publication du présent avis dans la *Gazette du Canada*. »

La directrice générale

Direction des organismes de bienfaisance

Sharmila Khare

CANADA REVENUE AGENCY**INCOME TAX ACT***Revocation of registration of a charity*

The following notice of proposed revocation was sent to the charity listed below for failure to meet the parts of the *Income Tax Act* as listed in this notice:

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

Business number Numéro d'entreprise	Name / Nom Address / Adresse
872108964RR0001	FONDS D'EMPRUNT ÉCONOMIQUE COMMUNAUTAIRE (QUÉBEC), QUÉBEC (QC)

Sharmila Khare

Director General
Charities Directorate

CANADA REVENUE AGENCY**INCOME TAX ACT***Revocation of registration of charities*

The following notice of proposed revocation was sent to the charities listed below for failure to meet the parts of the *Income Tax Act* as listed in this notice:

“Notice is hereby given, pursuant to paragraphs 168(1)(b) and 149.1(4.1)(e) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the charity listed below and that by virtue of paragraph 168(2)(b) thereof, the revocation of registration is effective on the date of publication of this notice in the *Canada Gazette*.”

Business number Numéro d'entreprise	Name / Nom Address / Adresse
755004512RR0002	NEW LIFE APOSTOLIC MINISTRIES, CALEDON, ONT.
784537086RR0001	ASSURED HOPE MINISTRY, PICKERING, ONT.
788008688RR0001	PROGRESSIVE LIFE INITIATIVE INC., NIAGARA FALLS, ONT.

Sharmila Khare

Director General
Charities Directorate

AGENCE DU REVENU DU CANADA**LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Révocation de l'enregistrement d'un organisme de bienfaisance*

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé à l'organisme de bienfaisance indiqué ci-après parce qu'il n'a pas respecté les parties de la *Loi de l'impôt sur le revenu* tel qu'il est indiqué ci-dessous :

« Avis est donné par la présente, conformément aux alinéas 168(1)b), 168(1)c) et 168(1)e) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, de l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme de bienfaisance mentionné ci-dessous et qu'en vertu de l'alinéa 168(2)b) de cette loi, la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la date de publication du présent avis dans la *Gazette du Canada*. »

La directrice générale

Direction des organismes de bienfaisance

Sharmila Khare**AGENCE DU REVENU DU CANADA****LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance*

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé aux organismes de bienfaisance indiqués ci-après parce qu'ils n'ont pas respecté les parties de la *Loi de l'impôt sur le revenu* tel qu'il est indiqué ci-dessous :

« Avis est donné par la présente, conformément aux alinéas 168(1)b) et 149.1(4.1)e) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, de l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme de bienfaisance mentionné ci-dessous et qu'en vertu de l'alinéa 168(2)b) de cette loi, la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la date de publication du présent avis dans la *Gazette du Canada*. »

La directrice générale

Direction des organismes de bienfaisance

Sharmila Khare

CANADA REVENUE AGENCY**INCOME TAX ACT***Revocation of registration of charities*

Following a request from the charities listed below to have their status as a charity revoked, the following notice of intention to revoke was sent:

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

AGENCE DU REVENU DU CANADA**LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance*

Suite à une demande des organismes de bienfaisance énumérés ci-dessous pour voir leur statut d'organisme de bienfaisance révoqué, l'avis d'intention de révocation suivante a été envoyé :

« Avis est donné par les présentes que, conformément à l'alinéa 168(1)a) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme de bienfaisance mentionné ci-dessous et qu'en vertu de l'alinéa 168(2)a) de cette loi, la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la date de publication du présent avis dans la *Gazette du Canada*. »

Business number Numéro d'entreprise	Name / Nom Address / Adresse
100762723RR0001	WHY ENCOUNTER, INC., WINNIPEG, MAN.
106810609RR0001	BRIDGEPORT UNITED CHURCH, KITCHENER, ONT.
107363491RR0001	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE DE SAINTE-RITA, SAINTE-RITA (QC)
107764573RR0005	FAITH BIBLE CAMP, WINNIPEG, MAN.
107783227RR0001	NORTHMINSTER UNITED CHURCH, OSHAWA, ONT.
107832529RR0001	PENHOLD COMMUNITY CHURCH (INTERDENOMINATIONAL), PENHOLD, ALTA.
107951618RR0222	THE SALVATION ARMY MEADOW LAKE CORPS, MEADOW LAKE, SASK.
107980005RR0001	SIDNEY PRE-SCHOOL, SIDNEY, B.C.
108141383RR0001	TRINITY UNITED CHURCH, PONDSTREAM, N.B.
118776210RR0001	ABE AND SOPHIE BRONFMAN CHARITABLE FOUNDATION, MONTRÉAL, QUE.
118793876RR0001	ASSOCIATION FOR COMMUNITY LIVING-BRANDON BRANCH INC., BRANDON, ALTA.
118800572RR0001	BAXTER'S HARBOUR PENTECOSTAL HOLINESS CHURCH, HALIFAX, N.S.
118803360RR0001	BEN LYONS EVANGELISTIC ASSOCIATION, INC., MAZEROLLE SETTLEMENT, N.B.
118816883RR0001	LANSDOWNE CHILDREN'S CENTRE FOUNDATION, BRANTFORD, ONT.
118844018RR0001	CENTRAL UNITED CHURCH, WINDSOR, ONT.
118856822RR0001	CHRISTIAN LIFE TV INTERNATIONAL, BURLINGTON, ONT.
118900059RR0001	ENDERBY PASTORAL CHARGE, ENDERBY, B.C.
118922046RR0001	FONDATION DES BÉNÉFICIAIRES DES CHSLD PIERRE-DE-SAUREL, SOREL-TRACY (QC)
118943000RR0002	GRACE ANGLICAN CHURCH, MORPETH, ONT.
118953777RR0001	HARTFORD BAPTIST CHURCH, WILSONVILLE, ONT.
118984657RR0001	KNOWLTON UNITED CHURCH, KNOWLTON, QUE.
118989458RR0001	MILIEUX DE VIE POUR PERSONNES EN RÉADAPTATION INC., ALMA (QC)
118998939RR0001	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE SAINT-CAMILLE DE VILLEBOIS, VILLEBOIS (QC)
118999002RR0001	FABRIQUE DE LA PAROISSE ST-EDMOND DE VASSAN, VAL-D'OR (QC)
119026458RR0001	LYNDHURST CEMETERY, LYNDHURST, ONT.
119031722RR0001	MAPLE GROVE UNITED CHURCH, BOWMANVILLE, ONT.
119053205RR0001	NEIL ELLIS MEMORIAL SCHOLARSHIP FUND, GANANOQUE, ONT.
119096212RR0001	THE PORTAGE INSTITUTE / L'INSTITUT PORTAGE, MONTRÉAL, QUE.
119107894RR0001	QUILL LAKE EVANGELICAL FREE CHURCH, QUILL LAKE, SASK.
119109213RR0001	YOUTH CENTRE FOR CHANGE, LONDON, ONT.
119110450RR0087	ST. JOSEPH'S PARISH, KITCHENER, ONT.
119156289RR0001	SON LIGHT MISSIONS CANADA, MILVERTON, ONT.
119166403RR0001	ST. ANDREW'S UNITED CHURCH, EMERSON, MAN.

Business number Numéro d'entreprise	Name / Nom Address / Adresse
119171163RR0002	ST. COLUMBA'S CHURCH, WATERLOO, ONT.
119179612RR0001	ST JOHN'S CHURCH AND CEMETERY ENDOWMENT FUND, BURY, QUE.
119180792RR0001	ST JOHN'S LATVIAN LUTERAN CHURCH, SUDBURY, ONT.
119190619RR0001	ST MATTHEW'S PRESBYTERIAN CHURCH, WEST DUBLIN, N.S.
119210847RR0001	THALIA: ASSOCIATION FOR THE STUDY OF LITERARY HUMOUR, OTTAWA, ONT.
119256774RR0001	THE SPIRITUAL ASSEMBLY OF THE BAHAI'S OF LANGLEY CITY, B.C., LANGLEY, B.C.
119269231RR0002	TRINITY ANGLICAN CHURCH, WATERFORD, ONT.
119273332RR0001	V B WALLS BURSARY FUND, COLDBROOK, N.S.
119304046RR0001	WORD AND WORLD ERAMOSA CENTRE OF REFLECTION AND RESPONSE, GUELPH, ONT.
129851747RR0001	THE NIGHTINGALE RESEARCH FOUNDATION, OTTAWA, ONT.
129947065RR0001	ALBERTA COUNCIL ON AGING, EDMONTON, ALTA.
130524572RR0001	THE MAURICE POLLACK FOUNDATION, MONTRÉAL, QUE.
131309965RR0001	JEWISH WOMEN INTERNATIONAL FOUNDATION OF BRITISH COLUMBIA, RICHMOND, B.C.
131910457RR0001	FONDATION BUTTERS / BUTTERS FOUNDATION, COWANSVILLE (QC)
132007089RR0001	FIRST PRESBYTERIAN CHURCH, THUNDER BAY, ONT.
132174178RR0001	METANOIA OUTREACH ASSOCIATION OF CANADA, TORONTO, ONT.
135308021RR0001	LES AUXILIAIRES BÉNÉVOLES DE L'HÔPITAL D'ARGENTEUIL / THE AUXILIARY OF L'HÔPITAL D'ARGENTEUIL, LACHUTE (QC)
136223955RR0001	JESUS IS LORD FELLOWSHIP, BRITISH COLUMBIA CHAPTER, VANCOUVER, B.C.
136272945RR0001	JLD MINISTRIES, WHITBY, ONT.
139220164RR0001	BIG BROTHERS/BIG SISTERS OF LEEDS AND GRENVILLE, BROCKVILLE, ONT.
139697353RR0001	LONDON NORTH ROTARY CLUB FOUNDATION, LONDON, ONT.
140904772RR0001	AIRDRIE AND DISTRICT VICTIMS ASSISTANCE SOCIETY, AIRDRIE, ALTA.
141535989RR0001	KOBOL, MONTRÉAL (QC)
142835602RR0001	LA PIETÀ AVEC ANGÈLE DUBEAU, MONTRÉAL (QC)
709086490RR0001	ARTBRIDGES, TORONTO, ONT.
710741414RR0001	GRACE CENTRAL PRESBYTERIAN CHURCH, EDMONTON, ALTA.
711664482RR0001	COURAGE IN ACTION INC., TORONTO, ONT.
726620883RR0001	MYSTERIOUS BARRICADES CONCERT SOCIETY, EDMONTON, ALTA.
729240291RR0001	KROEGER CLOCKS HERITAGE FOUNDATION, OTTAWA, ONT.
733341747RR0001	THE BREAKTHROUGH CANADA CHARITABLE TRUST, TORONTO, ONT.
745507806RR0001	HEAVENS TO BETSY CHARITY, ROCKY VIEW COUNTY, ALTA.
755722493RR0001	GR8 DAY - CROSSROADS ADDICTION RECOVERY SUPPORT, WINDSOR, ONT.
757885488RR0001	SAMARITAN CHILDREN'S SOCIETY, VANCOUVER, B.C.
758513725RR0001	BBB EDUCATION FOUNDATION OF MANITOBA INC., WINNIPEG, MAN.
759794522RR0001	THE HUNTSVILLE ALLIANCE CHURCH OF THE CHRISTIAN AND MISSIONARY, BURLINGTON, ONT.
768056665RR0001	SMART SERVE FOUNDATION, KITCHENER, ONT.
768540510RR0001	EDMONTON IMAGINARIUM MUSEUM FOUNDATION, EDMONTON, ALTA.
772106738RR0001	THE AUGUST GROUP FOUNDATION / LA FONDATION DU GROUP AUGUST, MONT-ROYAL, QUE.
773390919RR0001	SALT SPRING COMMUNITY HEALTH SOCIETY, SALT SPRING ISLAND, B.C.
773731914RR0001	BIBLE GPS INSTITUTE, CALGARY, ALTA.
776823734RR0001	G-ROC (GO REACH OUR CITY) ORGANIZATION, HALIFAX, N.S.
777310269RR0001	THE SIMS FOUNDATION, NANAIMO, B.C.
777516279RR0001	WAHKOHTOWIN SPORTS CIRCLE FOUNDATION, FORT McMURRAY, B.C.
780423935RR0001	VERACITY CHURCH, MAPLE RIDGE, B.C.
781083092RR0001	ALL BOYS PROGRAM PARENT SOCIETY, CALGARY, ALTA.
785192485RR0001	DOGTOPIA FOUNDATION CANADA, VANCOUVER, B.C.
788791671RR0001	MAJERNAH FOUNDATION, MILTON, ONT.
794690628RR0001	ARK MISSIONS SOFTWARE SOCIETY, VICTORIA, B.C.
798545109RR0001	THE CIRCLE OF MA COMMUNITY DEVELOPMENT SOCIETY, RICHMOND, B.C.

Business number Numéro d'entreprise	Name / Nom Address / Adresse
799867718RR0001	RALLYING WITH RYDER FOUNDATION, SPRUCE GROVE, ALTA.
801889874RR0001	THE EARTHSHINE ASTRONOMY AND SPACE SCIENCE ORGANIZATION, MISSISSAUGA, ONT.
802201517RR0001	HICKSON PASTORAL CHARGE, WOODSTOCK, ONT.
802770313RR0001	CHURCH OF THE ROCK CALGARY, CALGARY, ALTA.
803118470RR0001	MINISTERES WILKIE / WILKIE MINISTRIES, SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU (QC)
803133016RR0001	GREEN BRICKS EDUCATION SOCIETY, VANCOUVER, B.C.
805506730RR0001	STAND UP TO CANCER CANADA, TORONTO, ONT.
805878881RR0001	JEWISH RENAISSANCE CENTRE, NORTH YORK, ONT.
809343072RR0001	FULL AHEAD CHRISTIAN MINISTRIES, TINY, ONT.
810063065RR0001	CANFEL FOUNDATION, GUELPH, ONT.
811494665RR0001	YEANUNG PRESBYTERIAN CHURCH, THORNHILL, ONT.
813985017RR0001	IRIS THE DRAGON, PERTH, ONT.
815167846RR0001	GIRLS NEED CAMPS, YELLOWKNIFE, N.W.T.
816302988RR0001	1 LOVE AWAKENING SOCIETY, LADYSMITH, B.C.
816538581RR0001	THANK DOG I AM OUT DOG RESCUE SOCIETY, VANCOUVER, B.C.
816949077RR0001	KAREN LYNN MACDONALD ALLERGY AWARENESS SOCIETY, MERIGOMISH, N.S.
817259922RR0001	MESORAH MONTESSORI SCHOOL, THORNHILL, ONT.
818498487RR0001	MANOIR DE NOVO, SHERBROOKE (QC)
819865189RR0001	MANITOU CAMP FOUNDATION, TORONTO, ONT.
822647871RR0001	ALPHA-1 ANTITRYPSIN DEFICIENCY CANADA INC., CALGARY, ALTA.
824164669RR0001	REFIRE MINISTRIES, MISSISSAUGA, ONT.
824220271RR0001	CORNERSTONE COMMUNITY CHURCH, LINDSAY, ONT.
825651540RR0001	CENTRE CHRÉTIEN ÉVANGÉLIQUE DE MALARTIC, MALARTIC (QC)
826520876RR0001	KAREN FURSTRAND MEMORIAL FOUNDATION, RICHMOND, B.C.
827649922RR0001	ALBERTA HISTORICAL AND EDUCATIONAL FOUNDATION FOR LAND SURVEYING, CALGARY, ALTA.
829396910RR0001	CHURCH OF GOD IN CHRIST MENNONITE (LIVING WATER), AGASSIZ, B.C.
829438696RR0001	BETH POTTER'S HOME INCORPORATED, WINNIPEG, MAN.
830287546RR0001	SOUTH PEACE RIVER STOCKMEN'S FOUNDATION, DAWSON CREEK, B.C.
830555629RR0001	HILLS OF ERIN CANCER PREVENTION FOUNDATION, ERIN, ONT.
832943567RR0001	BRITISH COLUMBIA FILM FOUNDATION, VANCOUVER, B.C.
833439649RR0001	LES AMIS ET AMIES DE LA CHAPELLE LOYOLA / THE LOYOLA CHAPEL COMMUNITY, MONTRÉAL (QC)
834279150RR0001	THE HOLY CROSS CEMETERY TRUST, HALIFAX, N.S.
835806936RR0001	THE HEART RESEARCH INSTITUTE (CAN), TORONTO, ONT.
836229658RR0001	MEDICINE HAT & DISTRICT GERMANS FROM RUSSIA SOCIETY, MEDICINE HAT, ALTA.
836673756RR0001	OMEMEE MEDICAL CENTRE, OMEMEE, ONT.
838065910RR0001	AVEC ASSOCIATION DE VOLONTAIRES ENGAGÉS AUPRÈS DE CONTREVANTS LES SAMARITAINS ENGAGÉS, SHERBROOKE (QC)
840041917RR0001	HARDCORE MINISTRIES CANADA, THORNDALE, ONT.
842615221RR0001	GREATER VICTORIA COALITION TO END HOMELESSNESS SOCIETY, VICTORIA, B.C.
842921298RR0001	JAZZ PERFORMANCE AND EDUCATION CENTRE, TORONTO, ONT.
843942764RR0001	SURREY NEW LIFE BAPTIST CHURCH, SURREY, B.C.
844868877RR0001	PET SUPPORT CARE FOR THE COMMUNITY OF TORONTO, TORONTO, ONT.
846441079RR0001	CHEMINS DE VIE, LONGUEUIL (QC)
847076916RR0001	ÉGLISE SPIRITUELLE INTER-FOI, QUÉBEC, CANADA INC. / QUÉBEC, CANADA, INTERFAITH SPIRITUAL CHURCH INC., NORTH HATLEY (QC)
848269247RR0001	THE RON BROWN SCHOLARSHIP FUND, TORONTO, ONT.
849308275RR0001	THE TORONTO RAIL HERITAGE PRESERVATION SOCIETY, TORONTO, ONT.
849694799RR0001	THE HEALING OASIS PROGRAM, HAMILTON, ONT.
850520453RR0001	OTTAWA VALLEY DEAF CHURCH, OTTAWA, ONT.
852024447RR0001	JESUS YOUR CHRIST (JYC) MINISTRIES ASSOCIATION, KENTVILLE, N.S.
854197977RR0001	LA MAISON JEAN-MONBOURQUETTE, MONTRÉAL (QC)

Business number Numéro d'entreprise	Name / Nom Address / Adresse
856036140RR0001	NORTHEASTERN ONTARIO HEALTH EDUCATION ADVANCEMENT FOUNDATION, SUDBURY, ONT.
857312359RR0001	HOPE SHARES COMMUNITY DEVELOPMENT ASSOCIATION, CALGARY, ALTA.
862095213RR0001	CORPORATION DU PARC DE LA FALAISE ET DE LA CHUTE KABIR KOUBA, QUÉBEC (QC)
862204898RR0001	THE STARFISH FOUNDATION, BURLINGTON, ONT.
862824786RR0001	BORNEO ORANGUTAN SOCIETY CANADA, TORONTO, ONT.
863256137RR0001	ARMSTRONG SPALLUMCHEEN ENVIRONMENTAL TRUST, ARMSTRONG, B.C.
863292934RR0001	SMITHS FALLS REFORMED CHURCH, SMITH FALLS, ONT.
863611364RR0001	SEEDS OF LIFE MINISTRIES, BRANTFORD, ONT.
864332838RR0001	LES MINISTÈRES RICHARD TOUPIN MINISTRIES, LAVAL (QC)
864353727RR0001	ANXIETY CANADA ASSOCIATION / ASSOCIATION ANXIETE CANADA, VANCOUVER, B.C.
866457781RR0001	LE PHARE DE LONGUEUIL, LONGUEUIL (QC)
866747769RR0001	MOUNT ZION COMMUNITY CHURCH INC., WELLAND, ONT.
867654410RR0001	MC MOTIVATE CANADA, OTTAWA, ONT.
867876906RR0001	ABBOTSFORD COMMUNITY CHURCH, ABBOTSFORD, B.C.
868221326RR0001	THE BLEMA & ARNOLD STEINBERG FAMILY FOUNDATION / LA FONDATION DE LA FAMILLE BLEMA & ARNOLD STEINBERG, WESTMOUNT, QUE.
870190956RR0001	THE INTERNATIONAL HIGH SCHOOL AT VANCOUVER ISLAND UNIVERSITY ASSOCIATION, NANAIMO, B.C.
870204666RR0001	AHAVAT CHESED R M B H, TORONTO, ONT.
872988381RR0001	FRIENDS OF FOLEY MOUNTAIN, WESTPORT, ONT.
873403224RR0001	THE ANTJE GRAUPE PRYOR FOUNDATION / LA FONDATION ANTJE GRAUPE PRYOR, CALGARY, ALTA.
873993042RR0001	LA FONDATION DE L'ÉCOLE LE RUCHER DE MASCOUCHE, MASCOUCHE (QC)
875552317RR0001	BURNABY YULBAHNG PRESBYTERIAN CHURCH, LANGLEY, B.C.
875818874RR0001	THORNCLIFFE USER GROUP SOCIETY, EDMONTON, ALTA.
875942427RR0001	UBC ALUMNI ASSOCIATION EDUCATIONAL ENDOWMENT TRUST, VANCOUVER, B.C.
876066705RR0001	COMMUNITY LOW INCOME CENTRE INC., WEYBURN, SASK.
877413823RR0001	YVES LANDRY FOUNDATION, BURLINGTON, ONT.
880967666RR0001	FONDATION BYAS INC., ROUYN-NORANDA (QC)
881535363RR0001	FONDATION BOURSIÈRE DE L'ENTREPRENEURSHIP DE ROCHER PERCÉ, CHANDLER (QC)
882191786RR0001	DOBBINTON UNITED CHURCH, DOBBINTON, ONT.
884108705RR0001	NEPAL LIBRARY FOUNDATION (N.L.F.), NORTH VANCOUVER, B.C.
885099218RR0001	AUMÔNERIE COMMUNAUTAIRE DU QUÉBEC, QUÉBEC (QC)
885390534RR0001	THE UNICORN CHILDREN'S FOUNDATION / LA FONDATION POUR ENFANTS LA LICORNE, MONTRÉAL, QUE.
885595199RR0001	DWPV (QUEBEC) FOUNDATION INC. / FONDATION DWPV (QUÉBEC) INC., MONTRÉAL, QUE.
886197599RR0001	BASSANO PLAY GROUP SOCIETY, BASSANO, ALTA.
886565753RR0001	SOCIÉTÉ D'HISTOIRE ET DE GÉNÉALOGIE DE SALABERRY, SALABERRY-DE-VALLEYFIELD (QC)
886631704RR0001	CJF MINISTRIES CANADA, THORNHILL, ONT.
886732791RR0001	CANADIAN FRIENDS OF AIGLON COLLEGE INC., QUÉBEC, QUE.
887524197RR0001	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE DE SAINTE-CATHERINE, SAINTE-CATHERINE-DE-HATLEY (QC)
887948867RR0001	GILVESY FOUNDATION FOR THE MENTALLY RETARDED, TILLSONBURG, ONT.
888960648RR0001	ALLIANCE SOCIAL FUN FOR ALL CLUB, ALLIANCE, ALTA.
889756177RR0001	LA FONDATION DE LA MISSION ST-CHARLES INC., LAMÈQUE (N.-B.)
890792161RR0001	ST. PAUL'S PRESBYTERIAN CHURCH, HAMPTON, N.B.
890886997RR0001	VICTORIA TARGET THEATRE SOCIETY, VICTORIA, B.C.
890936248RR0001	WATERLOO COUNTY HERITAGE PRESERVATION INC., WATERLOO, ONT.
890976194RR0001	CALGARY CENTRAL CHRISTADELPHIAN ECCLESIA, CALGARY, ALTA.
891058547RR0001	GRANDVIEW CHILDREN'S FOUNDATION, AJAX, ONT.
891208662RR0001	EFFET V, DANVILLE (QC)
891543548RR0001	ST MICHAEL'S PROTESTANT CHAPEL, BUSHILL PARK, SASK.
892098849RR0001	CANADIAN ASSOCIATES OF BERMUDA INSTITUTE OF OCEAN SCIENCES INC., WOODBRIDGE, ONT.
892187162RR0001	LITERACY FOR EAST TORONTO, TORONTO, ONT.

Business number Numéro d'entreprise	Name / Nom Address / Adresse
892232240RR0001	THE PEACE FOUNDATION, BELLE RIVER, ONT.
892556366RR0001	THE CHURCH OF THE STREET CONNECTION, PEPPERLAW, ONT.
892721986RR0001	BAKER HEALTH CARE CAMPUS CORPORATION, TORONTO, ONT.
892727488RR0001	HEBERN MEMORIAL FOUNDATION / FONDATION COMMEMORATIVE HEBERN, WESTMOUNT, QUE.
892796160RR0001	BRIGHTON MASONIC TEMPLE CORPORATION CHARITABLE TRUST, BRIGHTON, ONT.
893306761RR0001	H.A. STEANE MEMORIAL AWARD, COMOX, B.C.
893503888RR0001	THE EQUINE FOUNDATION OF CANADA, FALMOUTH, N.S.
894146018RR0001	GLOBAL TRUTH SPIRITUAL CENTRE TORONTO, SCARBOROUGH, ONT.
894438084RR0001	FONDATION DE L'ACADÉMIE POPULAIRE DE JOLIETTE, JOLIETTE (QC)
894654409RR0001	ORGANISME BENOIT DUCHESNE, POUR L'AIDE AU MAINTIEN A DOMICILE DES PERSONNES VICTIMES DU SYNDROME DE VERROUILLAGE, SHAWINIGAN (QC)
896106366RR0001	JESUS IS LORD FELLOWSHIP ALBERTA CHAPTER, VANCOUVER, B.C.
896908043RR0001	P.E.I. ASSOCIATION FOR COMMUNITY LIVING, O'LEARY LOCAL, O'LEARY, P.E.I.
897961306RR0001	MISSION INTERNATIONALE DES MARINS AU SAGUENAY, LA BAIE (QC)
898994462RR0001	HARDISTY-HUGHENDEN PASTORAL CHARGE, HARDISTY, ALTA.

Sharmila Khare
Director General
Charities Directorate

La directrice générale
Direction des organismes de bienfaisance
Sharmila Khare

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

EXPIRY REVIEW RR-2025-001 — NOTICE OF ORDER

Carbon steel screws

Notice is given that on March 11, 2026, the Canadian International Trade Tribunal, pursuant to paragraph 76.03(12)(b) of the *Special Import Measures Act* (SIMA), continued, with amendment, its order made on September 2, 2020, in expiry review RR-2019-002, continuing with amendment, its order made on January 5, 2015, in expiry review RR-2014-001, continuing, with amendment, its order made on January 6, 2010, in expiry review RR-2009-001, continuing, with amendment, its findings made on January 7, 2005, in inquiry NQ-2004-005, concerning the dumping of certain carbon steel screws, originating in or exported from the People's Republic of China and the Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu (Chinese Taipei), and the subsidizing of such products originating in or exported from the People's Republic of China.

The full description of the aforementioned goods and the excluded goods can be found in the [Tribunal's order](#).

Ottawa, March 11, 2026

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

RÉEXAMEN RELATIF À L'EXPIRATION RR-2025-001 — AVIS D'ORDONNANCE

Vis en acier au carbone

Avis est donné que le 11 mars 2026, le Tribunal canadien du commerce extérieur, conformément à l'alinéa 76.03(12)b) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), a prorogé, avec modification, son ordonnance rendue le 2 septembre 2020, dans le cadre du réexamen relatif à l'expiration RR-2019-002, prorogeant, avec modification, son ordonnance rendue le 5 janvier 2015, dans le cadre du réexamen relatif à l'expiration RR-2014-001, prorogeant, avec modification, son ordonnance rendue le 6 janvier 2010, dans le cadre du réexamen relatif à l'expiration RR-2009-001, prorogeant, avec modification, ses conclusions rendues le 7 janvier 2005, dans le cadre de l'enquête NQ-2004-005, concernant le dumping de vis en acier au carbone originaires ou exportées de la République populaire de Chine et du Territoire douanier distinct de Taiwan, Penghu, Kinmen et Matsu (Taïpei chinois) et le subventionnement de tels produits originaires ou exportés de la République populaire de la Chine.

La description complète des marchandises susmentionnées et des marchandises exclues se trouve dans l'[ordonnance du Tribunal](#).

Ottawa, le 11 mars 2026

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**FILE PR-2025-079 — NOTICE OF INQUIRY***Online database information software/services*

The Canadian International Trade Tribunal has received a complaint from Samdesk Canada Inc. (Samdesk), of Edmonton, Alberta, concerning a procurement (solicitation WS5357907637) by the Department of Public Works and Government Services (PWGSC) on behalf of the Department of National Defence. The solicitation is for the provision of Open-Source Intelligence (OSINT) GlobalConflictData Subscription.

Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is given that the Tribunal made a decision on March 2, 2026, to conduct an inquiry into the complaint.

Samdesk alleges that PWGSC breached requirements of the applicable trade agreements by issuing a sole sourced, directed contact where the reason for limited tendering, namely the involvement of exclusive rights, was improper or unjustified.

Further information may be obtained from the Registry, 613-993-3595 (telephone), citt-tcce@tribunal.gc.ca (email).

Ottawa, March 2, 2026

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**INQUIRY NQ-2025-009 — NOTICE OF COMMENCEMENT OF INQUIRY***Truck bodies*

Notice was received by the Canadian International Trade Tribunal on March 6, 2026, from the Director General of the Trade and Anti-dumping Programs Directorate at the Canada Border Services Agency (CBSA), stating that preliminary determinations had been made respecting the dumping and subsidizing of truck bodies, having an exterior length of 8.5 feet to 32 feet, inclusively, of maximum exterior width of 103 inches, whether assembled or unassembled, being the structure or fixture designed to be affixed to a truck chassis for the primary purpose of containing or supporting goods for on-road transportation, whether insulated or not, and whether equipped with refrigerating equipment or not, as well as truck body kits,

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**DOSSIER PR-2025-079 — AVIS D'ENQUÊTE***Services ou logiciel d'informations de base de données en ligne*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur a reçu une plainte déposée par Samdesk Canada Inc. (Samdesk), d'Edmonton (Alberta), concernant un marché (appel d'offres WS5357907637) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (TPSGC) au nom du ministère de la Défense nationale. L'appel d'offres porte sur un abonnement de renseignements de sources ouvertes (OSINT) aux données sur les conflits mondiaux.

Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, avis est donné que le Tribunal a décidé, le 2 mars 2026, d'enquêter sur la plainte.

Samdesk allègue que TPSGC a enfreint les exigences des accords commerciaux applicables en concluant un contrat à fournisseur unique, alors que le motif invoqué pour limiter le nombre de soumissionnaires, à savoir l'existence de droits exclusifs, était inapproprié ou injustifié.

Pour obtenir plus de renseignements, veuillez communiquer avec le greffe, 613-993-3595 (téléphone), tcce-citt@tribunal.gc.ca (courriel).

Ottawa, le 2 mars 2026

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**ENQUÊTE NQ-2025-009 — AVIS D'OUVERTURE D'ENQUÊTE***Carrosseries de camions*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur a été avisé le 6 mars 2026, par le directeur général de la Direction des programmes commerciaux et antidumping de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), que des décisions provisoires avaient été rendues concernant le dumping et le subventionnement de carrosseries de camions d'une longueur extérieure de 8,5 pi (2,60 m) à 32 pi (9,75 m) inclusivement et d'une largeur extérieure de 103 po (2,62 m), assemblées ou non, destinées à être fixées à un châssis porteur dans le but premier de contenir ou de supporter des marchandises pour le transport routier, que ces carrosseries soient isolées ou non, et qu'elles soient munies ou non de matériel de réfrigération, y compris

assemblies, or subassemblies, originating in or exported from the People's Republic of China, excluding:

1. truck bodies for the primary purpose of bulk transporting liquids or gases;
2. refuse truck bodies, being specialized truck bodies designed and constructed for the primary purpose of collecting, compacting, and transporting solid waste, of the kind used for municipal waste collection; and
3. truck bodies that incorporate a hydraulic or mechanical system that permits the body to be elevated, tipped, or tilted for loading or unloading, such as dump truck bodies used for the transport of bulk materials, such as sand, gravel, or demolition debris, and flatbed tow truck bodies used for the transport of vehicles.

Pursuant to section 42 of the *Special Import Measures Act* (SIMA), the Tribunal has initiated an inquiry to determine whether the dumping and subsidizing of the above-mentioned goods have caused injury or retardation or are threatening to cause injury, to make inquiries with respect to massive importations, and to determine such other matters as the Tribunal is required to determine under that section.

Each person or government wishing to participate in the inquiry and at the hearing as a party must file [Form I—Notice of Participation](#) with the Tribunal, on or before March 23, 2026. Each counsel who intends to represent a party in the inquiry and at the hearing must file [Form II—Notice of Representation](#) and [Form III—Declaration and Undertaking](#) with the Tribunal, on or before March 23, 2026.

On April 27, 2026, the Tribunal will issue a list of participants. Counsel and self-represented participants are required to serve their respective submissions on each other on the dates outlined below. Public submissions are to be served on counsel and those participants who are not represented by counsel. Confidential submissions are to be served only on counsel who have access to the confidential record, and who have filed [Form III—Declaration and Undertaking](#) with the Tribunal. This information will be included in the list of participants. One complete electronic version of all submissions must be filed with the Tribunal.

The Tribunal will hold a hearing relating to this inquiry commencing on June 1, 2026, to hear evidence and representations by interested parties. The type of hearing will be communicated at a later date.

Written submissions, correspondence and requests for information regarding this notice should be addressed to

les kits, ensembles et sous-ensembles de carrosseries de camions, originaires ou exportées de la République populaire de Chine, mais à l'exclusion :

1. des carrosseries de camions avant tout destinées au transport en vrac de liquides ou de gaz;
2. des carrosseries de camions à ordures, lesquelles sont des carrosseries spécialisées conçues et bâties avant tout pour la collecte, le compactage et le transport de déchets solides, du genre qu'on emploie pour la collecte de déchets municipale;
3. des carrosseries de camions qu'un système hydraulique ou mécanique permet d'élever, de basculer ou d'incliner pour le chargement ou le déchargement; par exemple, les carrosseries de camions à benne basculante servant au transport en vrac de sable, de gravier, de débris de démolition, entre autres, et des carrosseries de camions de remorquage à plateforme servant au transport de véhicules.

Aux termes de l'article 42 de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), le Tribunal a ouvert une enquête en vue de déterminer si le dumping et le subventionnement des marchandises susmentionnées ont causé un dommage ou un retard ou menacent de causer un dommage, d'enquêter sur les importations massives, et d'examiner toute autre question qu'il revient au Tribunal de trancher en application dudit article.

Chaque personne ou chaque gouvernement qui souhaite participer à l'enquête et à l'audience à titre de partie doit déposer auprès du Tribunal un [Formulaire I — Avis de participation](#) au plus tard le 23 mars 2026. Chaque avocat qui prévoit représenter une partie à l'enquête et à l'audience doit déposer auprès du Tribunal un [Formulaire II — Avis de représentation](#) et un [Formulaire III — Acte de déclaration et d'engagement](#), au plus tard le 23 mars 2026.

Le 27 avril 2026, le Tribunal distribuera la liste des participants. Les avocats et les participants se représentant eux-mêmes doivent se signifier mutuellement leurs exposés aux dates mentionnées ci-dessous. Les exposés publics doivent être remis aux avocats et aux participants qui ne sont pas représentés. Les exposés confidentiels ne doivent être remis qu'aux avocats qui ont accès au dossier confidentiel et qui ont déposé auprès du Tribunal un [Formulaire III — Acte de déclaration et d'engagement](#). Ces renseignements figureront sur la liste des participants. Une version électronique complète de tous les exposés doit être déposée auprès du Tribunal.

Le Tribunal tiendra une audience dans le cadre de la présente enquête à compter du 1^{er} juin 2026, afin d'entendre la preuve et les témoignages des parties intéressées. Le Tribunal communiquera le type d'audience à une date ultérieure.

La correspondance, les demandes de renseignements et les exposés écrits au sujet du

the Registry, Canadian International Trade Tribunal Secretariat, at citt-tcce@tribunal.gc.ca. The Registry can also be reached by telephone at 613-993-3595.

Additional information and the inquiry schedule are available in the [notice](#) posted on the Tribunal's website.

Ottawa, March 9, 2026

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

INTERIM REVIEW RD-2025-001 — NOTICE OF ORDER

Photovoltaic modules and laminates

Notice is given that on March 13, 2026, the Canadian International Trade Tribunal, pursuant to paragraph 76.01(5)(b) of the *Special Import Measures Act*, amended its order made on March 25, 2021, in expiry review RR-2020-001, continuing, without amendment, its finding made on July 3, 2015, in inquiry NQ-2014-003, concerning the dumping and subsidizing of photovoltaic modules and laminates, originating in or exported from the People's Republic of China. The full description of the aforementioned goods and the excluded goods can be found in the [Tribunal's order](#).

Ottawa, March 13, 2026

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

PRELIMINARY INJURY INQUIRY PI-2025-008 — NOTICE OF DETERMINATION

Forged grinding media

Notice is given that on March 11, 2026, pursuant to subsection 37.1(1) of the *Special Import Measures Act*, the Canadian International Trade Tribunal determined that there is evidence that discloses a reasonable indication that the dumping and subsidizing of forged grinding media from the People's Republic of China have caused injury to the domestic industry. The full description of the subject goods can be found in the [Tribunal's determination](#).

Ottawa, March 11, 2026

présent avis doivent être envoyés au greffe, Secrétariat du Tribunal canadien du commerce extérieur, à l'adresse tcce-citt@tribunal.gc.ca. Il est également possible de communiquer avec le greffe par téléphone au 613-993-3595.

Des renseignements complémentaires et le calendrier de l'enquête figurent dans l'[avis](#) publié sur le site Web du Tribunal.

Ottawa, le 9 mars 2026

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

RÉEXAMEN INTERMÉDIAIRE RD-2025-001 — AVIS D'ORDONNANCE

Modules et laminés photovoltaïques

Avis est donné que le 13 mars 2026, le Tribunal canadien du commerce extérieur, conformément au paragraphe 76.01(5) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, a modifié son ordonnance rendue le 25 mars 2021, dans le cadre du réexamen relatif à l'expiration RR-2020-001, prorogeant, sans modification, ses conclusions rendues le 3 juillet 2015, dans le cadre de l'enquête NQ-2014-003, concernant le dumping et le subventionnement de modules et laminés photovoltaïques, originaires ou exportés de la République populaire de Chine. La description complète des marchandises susmentionnées et les marchandises exclues se trouvent dans l'[ordonnance du Tribunal](#).

Ottawa, le 13 mars 2026

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

ENQUÊTE PRÉLIMINAIRE DE DOMMAGE PI-2025-008 — AVIS DE DÉCISION

Corps de broyage forgés

Avis est donné que le 11 mars 2026, aux termes du paragraphe 37.1(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, le Tribunal canadien du commerce extérieur a déterminé que les éléments de preuve indiquent, de façon raisonnable, que le dumping et le subventionnement de corps de broyage forgés provenant de la République populaire de Chine ont causé un dommage à la branche de production nationale. La description complète des marchandises visées se trouve dans la [décision du Tribunal](#).

Ottawa, le 11 mars 2026

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The Commission posts on its [website](#) original, detailed decisions, notices of consultation, regulatory policies, information bulletins and orders as they come into force. In accordance with Part 1 of the *Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure*, these documents may be examined at the Commission's office, as can be documents relating to a proceeding, including the notices and applications, which are posted on the Commission's website, under "[Public proceedings & hearings](#)."

The following documents are abridged versions of the Commission's original documents.

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PART 1 APPLICATIONS

The following application for renewal or amendment, or complaint was posted on the Commission's website between March 6 and March 12, 2026.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS AUX INTÉRESSÉS

Le Conseil affiche sur son [site Web](#) les décisions, les avis de consultation, les politiques réglementaires, les bulletins d'information et les ordonnances originales et détaillées qu'il publie dès leur entrée en vigueur. Conformément à la partie 1 des *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes*, ces documents peuvent être consultés au bureau du Conseil, comme peuvent l'être tous les documents qui se rapportent à une instance, y compris les avis et les demandes, qui sont affichés sur le site Web du Conseil sous la rubrique « [Instances publiques et audiences](#) ».

Les documents qui suivent sont des versions abrégées des documents originaux du Conseil.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DEMANDES DE LA PARTIE 1

La demande de renouvellement ou de modification ou la plainte suivante a été affichée sur le site Web du Conseil entre le 6 mars et le 12 mars 2026.

Application filed by / Demande présentée par	Application number / Numéro de la demande	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Deadline for submission of interventions, or comments or replies / Date limite pour le dépôt des interventions, ou des observations ou des réponses
CK Marchant Professional Corporation	2026-0008-0	WPBS-TV	Across Canada / L'ensemble du Canada	Across Canada / L'ensemble du Canada	April 8, 2026 / 8 avril 2026

ADMINISTRATIVE DECISIONS

DÉCISIONS ADMINISTRATIVES

Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Date of decision / Date de la décision
Arsenal Media Inc.	CJOL-FM	Joliette	Quebec / Québec	March 4, 2026 / 4 mars 2026

NAFTA SECRETARIAT

NOTICE OF DECISION

Certain softwood lumber products from Canada

Notice is hereby given, pursuant to rule 70 of the North American Free Trade Agreement (NAFTA) *Rules of*

SECRÉTARIAT DE L'ALENA

AVIS DE DÉCISION

Certains produits de bois d'œuvre résineux en provenance du Canada

Avis est donné par les présentes, conformément à la règle 70 des *Règles de procédure des groupes spéciaux*

Procedure for Article 1904 Binational Panel Reviews, that the binational panel established to review the Final Affirmative Countervailing Duty Determination made by the United States Department of Commerce, respecting “Certain Softwood Lumber Products from Canada,” issued its Decision on the Redetermination on Remand on March 6, 2026 (Secretariat File No. USA-CDA-2017-1904-02).

In the March 6, 2026, Decision on first remand, the binational panel affirmed in part and remanded in part the United States Department of Commerce’s decision and instructed the investigating authority to provide its redetermination on remand by June 4, 2026.

The decision is available on the [Secretariat’s website](#) under “Decisions and Reports” in the “Publications” section.

EXPLANATORY NOTE

Chapter 19 of NAFTA establishes a procedure for replacing domestic judicial review of determinations in antidumping and countervailing duty cases involving imports from a NAFTA country with review by binational panels.

These panels are established, when a Request for Panel Review is received by the NAFTA Secretariat, to act in place of national courts to review final determinations expeditiously to determine whether they are in accordance with the antidumping or countervailing duty law of the country that made the determination.

Under Article 1904 of NAFTA, which came into force on January 1, 1994, the Government of Canada, the Government of the United States and the Government of Mexico established the *Rules of Procedure for Article 1904 Binational Panel Reviews*. These Rules were published in the *Canada Gazette*, Part I, on January 1, 1994, and as amended, on March 29, 2008.

Requests for information concerning the present notice, or concerning the *Rules of Procedure for Article 1904 Binational Panel Reviews*, should be addressed to the United States Secretary, NAFTA Secretariat, Room 206, 1401 Constitution Avenue N.W., Washington, D.C., 20230, United States.

Jennifer Hopkins
Canadian Secretary

binationaux formés en vertu de l’article 1904 de l’Accord de libre-échange nord-américain (l’ALENA), que le groupe spécial chargé d’examiner la décision définitive positive en matière de droits compensateurs rendue par le United States Department of Commerce, au sujet de « Certains produits de bois d’œuvre résineux en provenance du Canada », a rendu sa décision par suite du renvoi le 6 mars 2026 (dossier du Secrétariat n° USA-CDA-2017-1904-02).

Dans la décision sur le premier renvoi datée du 6 mars 2026, le groupe spécial binational a confirmé en partie et renvoyé en partie la décision du United States Department of Commerce et a demandé à l’autorité chargée de l’enquête de lui communiquer sa décision consécutive au renvoi d’ici le 4 juin 2026.

La décision est disponible sur le [site Web du Secrétariat](#) sous la rubrique « Décisions et rapports » de la section « Publications ».

NOTE EXPLICATIVE

Le chapitre 19 de l’ALENA prévoit une procédure d’examen par des groupes spéciaux binationaux pour remplacer l’examen judiciaire interne des décisions rendues en matière de droits antidumping et compensateurs touchant les produits importés du territoire d’un pays partie à l’ALENA.

De tels groupes spéciaux sont formés lorsqu’une demande de révision par un groupe spécial est reçue au Secrétariat de l’ALENA. Ils se substituent aux cours nationales pour examiner, dans les meilleurs délais, la décision définitive afin de déterminer si elle est conforme à la législation sur les droits antidumping ou compensateurs du pays où elle a été rendue.

Conformément à l’article 1904 de l’ALENA entré en vigueur le 1^{er} janvier 1994, le gouvernement du Canada, le gouvernement des États-Unis et le gouvernement du Mexique ont établi les *Règles de procédure des groupes spéciaux binationaux formés en vertu de l’article 1904*. Ces règles ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 1^{er} janvier 1994 et, en leur version modifiée, le 29 mars 2008.

Toutes les demandes de renseignements concernant le présent avis, ou concernant les *Règles de procédure des groupes spéciaux binationaux formés en vertu de l’article 1904*, doivent être adressées à la Secrétaire américaine du Secrétariat de l’ALENA, Section américaine, au NAFTA Secretariat, Room 206, 1401 Constitution Avenue N.W., Washington, D.C., 20230, United States.

La secrétaire canadienne
Jennifer Hopkins

PUBLIC SERVICE COMMISSION**PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT***Permission granted (Coffin, Erin)*

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Erin Coffin, Health Canada, to seek nomination as, and to be, a candidate, before and during the election period, for the position of Councillor, Ward 23 – Kanata South, for the City of Ottawa, Ontario, in the municipal election to be held on October 26, 2026.

Michelle Cornell

Acting Director General
Staffing Support, Priorities and Political Activities
Directorate

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

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Erin Coffin, Santé Canada, la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de solliciter une investiture et de se porter candidate, avant et pendant la période électorale, au poste de conseillère, quartier 23 – Kanata-Sud, de la Ville d'Ottawa (Ontario), à l'élection municipale prévue pour le 26 octobre 2026.

La directrice générale par intérim
Direction du soutien en dotation, des priorités et des
activités politiques

Michelle Cornell

MISCELLANEOUS NOTICES**15391326 CANADA INC.****LETTERS PATENT OF CONTINUANCE**

Notice is hereby given that 15391326 Canada Inc., a wholly owned subsidiary of KOHO Financial Inc., incorporated under the *Canada Business Corporations Act*, with its head office in Vancouver, British Columbia, intends to file with the Superintendent of Financial Institutions an application for the Minister of Finance to issue letters patent continuing the applicant as a Schedule I bank pursuant to section 35 of the *Bank Act* under the name “KOHO Bank” in English and “Banque KOHO” in French, to carry on the business of banking in Canada.

Any person who objects to the proposed continuance may submit their objections in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions (OSFI), 255 Albert Street, 12th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before April 27, 2026.

Note: The publication of this notice should not be construed as evidence that letters patent will be issued to 15391326 Canada Inc. to continue as a bank. The granting of the letters patent will be dependent upon the normal *Bank Act* application review process and the discretion of the Minister of Finance.

March 7, 2026

15391326 Canada Inc.

CANADIAN NORTHERN SHIELD INSURANCE COMPANY**TRAFALGAR INSURANCE COMPANY OF CANADA****UNIFUND ASSURANCE COMPANY****CERTIFICATE OF CONTINUANCE**

Notice is hereby given, in accordance with subsection 39(3) of the *Insurance Companies Act* (the “Act”), that each of Canadian Northern Shield Insurance Company (“CNS”), Trafalgar Insurance Company of Canada (“Trafalgar”), and Unifund Assurance Company (“Unifund”) intend to apply to the Minister of Finance, on or after April 13, 2026, for approval to apply under the *Canada Business Corporations Act* (the “CBCA”) for a certificate of continuance as a corporation under the CBCA. The boards of directors of each of CNS, Trafalgar and Unifund may, however, without further approval of the sole shareholder of each

AVIS DIVERS**15391326 CANADA INC.****LETTRES PATENTES DE PROROGATION**

Avis est par les présentes donné que 15391326 Canada Inc., filiale en propriété exclusive de KOHO Financial Inc., société constituée sous le régime de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* dont le siège social est situé à Vancouver, en Colombie-Britannique, a l'intention de déposer auprès du surintendant des institutions financières une demande de délivrance de lettres patentes par le ministre des Finances pour sa prorogation en tant que banque figurant à l'annexe I en vertu de l'article 35 de la *Loi sur les banques*, sous le nom de « Banque KOHO » en français et le nom de « KOHO Bank » en anglais, afin d'exercer des activités bancaires au Canada.

Toute personne qui s'oppose à la prorogation proposée peut soumettre une objection écrite au Bureau du surintendant des institutions financières (BSIF), 255, rue Albert, 12^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 27 avril 2026.

Note : La publication du présent avis ne doit pas être interprétée comme une preuve que des lettres patentes seront délivrées pour proroger 15391326 Canada Inc. en tant que banque. La délivrance des lettres patentes dépendra du processus normal d'examen des demandes aux termes de la *Loi sur les banques* et de la décision du ministre des Finances.

Le 7 mars 2026

15391326 Canada Inc.

LE BOUCLIER DU NORD CANADIEN, COMPAGNIE D'ASSURANCE**COMPAGNIE D'ASSURANCE TRAFALGAR DU CANADA****UNIFUND, COMPAGNIE D'ASSURANCE****CERTIFICAT DE PROROGATION**

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 39(3) de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (la « Loi »), que chacune de Le Bouclier du Nord Canadien, Compagnie d'Assurance (« BNCCA »), de la Compagnie d'Assurance Trafalgar du Canada (« Trafalgar ») et d'Unifund, Compagnie d'Assurance (« Unifund ») a l'intention de demander au ministre des Finances, au plus tôt le 13 avril 2026, l'autorisation de présenter, en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (la « LCSA »), une demande de certificat de prorogation à titre de société régie par la LCSA. Les conseils d'administration

of CNS, Trafalgar and Unifund, withdraw the application for continuance before it is acted on, in accordance with subsection 39(4) of the Act.

Note: The publication of this notice should not be construed as evidence that the approvals will be issued. The granting of such approvals will be dependent upon the normal review process and the discretion of the Minister of Finance.

Toronto, March 21, 2026

Canadian Northern Shield Insurance Company
Trafalgar Insurance Company of Canada
Unifund Assurance Company

FIDUCIARY TRUST COMPANY OF CANADA

REDUCTION OF STATED CAPITAL

As required under subsection 78(5) of the *Trust and Loan Companies Act* (Canada) [the “TLCA”], notice is hereby given that Fiduciary Trust Company of Canada (“FTCC”) intends to apply to the Superintendent of Financial Institutions for approval to reduce the stated capital of the common shares of FTCC in accordance with a special resolution passed by the sole shareholder of FTCC (the “reduction of stated capital”). The reduction of stated capital is conditional upon the acquisition of control of FTCC by 17440961 Canada Inc. A copy of the resolution is provided below.

“RESOLVED AS A SPECIAL RESOLUTION THAT:

1. The stated capital of FTCC be reduced by reducing the stated capital account maintained by FTCC for its Common Shares to \$1.00, without any payment or distribution being made to the sole shareholder of FTCC at that time and with such reduction being effective immediately prior to the effective time of the proposed amalgamation of FTCC and 17440961 Canada Inc. subject to:

- a. acquisition of control of FTCC by 17440961 Canada Inc.;
- b. receipt of approval in writing by the Superintendent of Financial Institutions appointed pursuant to the *Office of the Superintendent of Financial Institutions Act* (Canada) [the “Superintendent”] required under subsection 78(4) of the TLCA; and

de chacune de BNCCA, de Trafalgar et d’Unifund peuvent toutefois, sans autre approbation de l’actionnaire unique de chacune d’elles, retirer la demande de prorogation avant qu’il n’en soit donné suite, conformément au paragraphe 39(4) de la Loi.

Note : La publication du présent avis ne doit pas être interprétée comme une preuve que les autorisations seront accordées. L’octroi de telles approbations dépendra du processus d’examen habituel et relève du pouvoir discrétionnaire du ministre des Finances.

Toronto, le 21 mars 2026

Le Bouclier du Nord Canadien, Compagnie d’Assurance

Compagnie d’Assurance Trafalgar du Canada

Unifund, Compagnie d’Assurance

LA SOCIÉTÉ FIDUCIARY TRUST DU CANADA

RÉDUCTION DU CAPITAL DÉCLARÉ

Conformément au paragraphe 78(5) de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (Canada) [« LSFP »], avis est donné par les présentes que La Société Fiduciary Trust du Canada (« SFTC ») a l’intention de demander au surintendant des institutions financières d’approuver la réduction du capital déclaré des actions ordinaires de SFTC conformément à une résolution extraordinaire adoptée par l’unique actionnaire de SFTC (la « réduction du capital déclaré »). La réduction du capital déclaré est conditionnelle à l’acquisition du contrôle de SFTC par 17440961 Canada Inc. Une copie de la résolution est fournie ci-dessous.

« IL EST RÉSOLU, PAR VOIE DE RÉOLUTION EXTRAORDINAIRE, CE QUI SUIT :

1. Le capital déclaré de SFTC sera réduit en réduisant le compte capital déclaré tenu par SFTC pour ses actions ordinaires à 1,00 \$, sans qu’aucun paiement ou distribution ne soit fait à l’unique actionnaire de SFTC à ce moment-là, et cette réduction prendra effet immédiatement avant la date de prise d’effet de la fusion proposée de SFTC et de 17440961 Canada Inc., sous réserve de ce qui suit :

- a. l’acquisition du contrôle de SFTC par 17440961 Canada Inc.;
- b. la réception de l’agrément écrit par le surintendant des institutions financières nommé en vertu de la *Loi sur le Bureau du surintendant des institutions financières* (Canada) [le « surintendant »] requis conformément au paragraphe 78(4) de la LSFP;

c. FTCC's Chief Executive Officer and FTCC's Chief Financial Officer both being satisfied that there are no reasonable grounds for believing that FTCC is, or the reduction of stated capital of FTCC would cause FTCC to be, in contravention of any regulation referred to in, or direction made pursuant to, section 473 of the TLCA.

2. Each director and officer of FTCC, acting alone, is authorized to do all such acts and things and to execute and deliver all such documents as in such director's or officer's opinion may be necessary or desirable to complete the transaction hereby approved and authorized."

Note : The publication of this notice should not be construed as evidence that approval will be issued for the reduction of stated capital. The granting of the approval will be dependent upon the usual TLCA review process and the discretion of the Superintendent of Financial Institutions.

Toronto, March 10, 2026

Fiduciary Trust Company of Canada

INDEPENDENCE AMERICAN INSURANCE COMPANY

APPLICATION TO ESTABLISH A CANADIAN BRANCH

Notice is hereby given that Independence American Insurance Company, an entity incorporated under the laws of Delaware, intends to file with the Superintendent of Financial Institutions, on or after March 9, 2026, an application under subsection 574(1) of the *Insurance Companies Act* (Canada) for an order approving the insuring in Canada of risks, under the English name "Independence American Insurance Company" and the French name "Compagnie d'Assurance Indépendance Américaine." Independence American Insurance Company is a general insurance company and intends to conduct property insurance in Canada. The head office of the company is located in Scottsdale, Arizona, with the ultimate parent located in Luxembourg. The Canadian chief agent will be located in Newmarket, Ontario.

Toronto, February 18, 2026

Independence American Insurance Company

By its solicitors

Borden Ladner Gervais LLP

c. le chef de la direction de SFTC et le chef des finances de SFTC sont tous deux convaincus qu'il n'existe aucun motif raisonnable de croire que SFTC est, ou que la réduction du capital déclaré de SFTC ferait en sorte que SFTC soit, en contravention avec un règlement visé à l'article 473 de la LSFP, ou avec une ordonnance prise en vertu de cet article.

2. Tout administrateur et dirigeant de SFTC, agissant seul, est autorisé à prendre toutes les mesures et à accomplir tous les actes et à signer et à remettre tous les documents qu'il juge nécessaires ou souhaitables pour réaliser l'opération approuvée et autorisée par les présentes. »

Note : La publication du présent avis ne doit pas être interprétée comme une preuve que l'agrément sera octroyé pour la Réduction du capital déclaré. L'octroi de l'agrément sera tributaire du processus habituel d'examen des demandes prévu par la LSFP et de la décision du surintendant des institutions financières.

Toronto, le 10 mars 2026

La Société Fiduciary Trust du Canada

INDEPENDENCE AMERICAN INSURANCE COMPANY

DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT D'UNE SUCCURSALE CANADIENNE

Avis est donné par les présentes que Independence American Insurance Company, société constituée sous le régime des lois du Delaware, a l'intention de déposer auprès du surintendant des institutions financières, le 9 mars 2026 ou après cette date, une demande au titre du paragraphe 574(1) de la *Loi sur les sociétés d'assurance* (Canada) en vue de la délivrance d'une ordonnance l'autorisant à garantir des risques au Canada, sous la dénomination anglaise « Independence American Insurance Company » et la dénomination française « Compagnie d'Assurance Indépendance Américaine ». Independence American Insurance Company est une compagnie d'assurance de dommages et elle a l'intention d'offrir des services d'assurance des biens au Canada. Le siège de la société est situé à Scottsdale, en Arizona, et sa société mère ultime au Luxembourg. L'agent principal canadien sera situé à Newmarket, en Ontario.

Toronto, le 18 février 2026

Independence American Insurance Company

Par ses avocats

Borden Ladner Gervais S.E.N.C.R.L., S.R.L.

PROPOSED REGULATIONS

Table of contents

Canadian Heritage, Dept. of

Official Languages Administrative Monetary Penalties Regulations (<i>Erratum</i>)	379
---	-----

Environment, Dept. of the

Regulations Amending the Wildlife Area Regulations and the Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Regulations	382
---	-----

Transport, Dept. of

Regulations Amending the Arctic Shipping Safety and Pollution Prevention Regulations and the Administrative Monetary Penalties and Notices (CSA 2001) Regulations	407
Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part II)	433

Employment and Social Development, Dept. of, Dept. of Indigenous Services, Dept. of Natural Resources, and Dept. of Transport

Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Canada Labour Code (Sound Levels)	500
---	-----

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table des matières

Patrimoine canadien, min. du

Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière de langues officielles (<i>Erratum</i>)	379
--	-----

Environnement, min. de l'

Règlement modifiant le Règlement sur les réserves d'espèces sauvages et le Règlement sur les pénalités administratives en matière d'environnement	382
---	-----

Transports, min. des

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique et le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis (LMMC 2001)	407
Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (partie II)	433

Emploi et du Développement social, min. de l', min. des Services aux Autochtones, min. des Ressources naturelles, et min. des Transports

Règlement modifiant certains règlements pris en vertu du Code canadien du travail (niveaux acoustiques)	500
---	-----

(Erratum)

Official Languages Administrative Monetary Penalties Regulations

Statutory authority

Official Languages Act

Sponsoring department

Department of Canadian Heritage

Notice is hereby given that the Regulatory Impact Analysis Statement of the above-mentioned Regulations published on page 270 of the *Canada Gazette*, Part I, [Vol. 160, No. 10 \(PDF\)](#), dated Saturday, March 7, 2026, needs to be updated. Accordingly, the following modifications are made.

On page 275, the first three paragraphs under the “Range of penalties” section, which were written as follows:

The modernized Act allows the Commissioner to impose administrative monetary penalties, thereby strengthening his powers as they relate to the health and safety of the travelling public. During the preliminary consultations, many stakeholders stressed the importance of recognizing due diligence on the part of the entities subject to the proposed Regulations and of having a system of graduated, proportionate penalties. Stakeholders identified a number of mitigating and aggravating factors that should guide the determination of penalty amounts. Aggravating factors included the duration of the violation, the extent to which it was repetitive, the impact on passenger rights, the weight of the evidence, and the consequences for public health and passenger safety. In the case of services provided pursuant to a contract, the penalty for breaches — with the exception of breaches involving health and safety — would be more lenient, reflecting the operational constraints involved in providing the services and the lower level of control exercised by the subject entity over the services.

The proposed Regulations will therefore provide for a range of penalties, with the Commissioner determining the exact amount of each penalty on the basis of the type of violation, the size of the entity and the Commissioner’s assessment of any aggravating or mitigating factors.

(Erratum)

Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière de langues officielles

Fondement législatif

Loi sur les langues officielles

Ministère responsable

Ministère du Patrimoine canadien

Avis est par les présentes donné que le résumé de l’étude d’impact de la réglementation du règlement susmentionné, publié à la page 270 de la Partie I de la *Gazette du Canada*, [vol. 160, n° 10 \(PDF\)](#), en date du samedi 7 mars 2026, doit faire l’objet d’une mise à jour. Par conséquent, les modifications suivantes sont apportées.

À la page 275, les trois premiers paragraphes de la section « Barème de sanctions », qui étaient rédigés ainsi :

La Loi modernisée a renforcé les pouvoirs du commissaire en matière de santé et sécurité des voyageurs en y prévoyant des sanctions administratives pécuniaires. Lors des consultations préliminaires, de nombreux intervenants ont souligné l’importance de reconnaître la diligence raisonnable des entités visées par le projet de règlement et de respecter une gradation proportionnée dans la sévérité des sanctions. Pour guider la détermination des pénalités, les intervenants ont identifié plusieurs facteurs atténuants et aggravants. Parmi les facteurs aggravants figurent la répétition et la durée des manquements, l’impact sur les droits des passagers, la solidité des preuves, ainsi que les conséquences sur la santé publique et la sécurité des voyageurs. Les violations d’obligations liées aux services conventionnés, à l’exception de ceux ayant trait à la santé et sécurité, recevraient un barème de sanction plus clément pour refléter la difficulté opérationnelle et le moindre contrôle que l’entité visée a sur la prestation de ces services.

Le projet de règlement prévoit donc un barème de sanctions qui permettra au commissaire de déterminer le montant des sanctions en fonction du type de violation, de la taille des entités et de son évaluation des facteurs aggravants et atténuants.

Violations will be categorized as follows:

- Type A: Violations involving services provided pursuant to a contract (subsection 23(2) of the OLA and paragraphs 12(1)(a) and 12(1)(b) of the regulations under Part IV of the Act);
- Type B: Violations of other provisions of Part IV of the OLA and its regulations, including those involving services provided on behalf of federal institutions (section 25 of the OLA) and paragraph 12(1)(c) of the regulations under Part IV of the Act; and
- Type C: Violations involving health, safety and security (paragraph 24(1)(a) of the OLA, section 8 of the regulations under Part IV of the Act and section 26 of the OLA).

Should be replaced by the following:

The modernized Act allows the Commissioner to impose administrative monetary penalties, thereby strengthening his powers as they relate to the health and safety of the travelling public. During the preliminary consultations, many stakeholders stressed the importance of recognizing due diligence on the part of the entities subject to the proposed Regulations and of having a system of graduated, proportionate penalties. Stakeholders identified a number of mitigating and aggravating factors that should guide the determination of penalty amounts. Aggravating factors included the duration of the violation, the extent to which it was repetitive, the impact on passenger rights, the weight of the evidence, and the consequences for public health and passenger safety. In the case of services provided pursuant to a contract, the penalty for breaches would be more lenient, reflecting the operational constraints involved in providing the services and the lower level of control exercised by the subject entity over the services.

The proposed Regulations will therefore provide for a range of penalties, with the Commissioner determining the exact amount of each penalty on the basis of the type of violation, the size of the entity and the Commissioner's assessment of any aggravating or mitigating factors.

Violations will be categorized as follows:

- Type A: Violations involving services provided pursuant to a contract (subsection 23(2) of the OLA);
- Type B: Violations of other provisions of Part IV of the OLA and its Regulations, including those involving services provided on behalf of federal institutions (section 25 of the OLA); and
- Type C: Violations involving health, safety and security (paragraph 24(1)(a) of the OLA, section 8 of the Regulations and section 26 of the OLA).

Les violations seront catégorisées comme suit :

- Type A : Violations liées aux services conventionnés (paragraphe 23(2) de la LLO et alinéas 12(1)a) et 12(1)b) du règlement de la partie IV de la Loi);
- Type B : Violations des autres dispositions de la partie IV de la LLO et de son règlement, y compris les services offerts par des tiers pour le compte d'institutions fédérales (article 25 de la LLO) et l'alinéa 12(1)c) du règlement de la partie IV de la Loi;
- Type C : Violations concernant la santé et la sécurité (alinéa 24(1)a) de la LLO, article 8 du règlement de la partie IV de la Loi et article 26 de la LLO).

Devraient être remplacés par ce qui suit :

La Loi modernisée a renforcé les pouvoirs du commissaire en matière de santé et sécurité des voyageurs en y prévoyant des sanctions administratives pécuniaires. Lors des consultations préliminaires, de nombreux intervenants ont souligné l'importance de reconnaître la diligence raisonnable des entités visées par le projet de règlement et de respecter une gradation proportionnée dans la sévérité des sanctions. Pour guider la détermination des pénalités, les intervenants ont identifié plusieurs facteurs atténuants et aggravants. Parmi les facteurs aggravants figurent la répétition et la durée des manquements, l'impact sur les droits des passagers, la solidité des preuves, ainsi que les conséquences sur la santé publique et la sécurité des voyageurs. Les violations d'obligations liées aux services conventionnés recevraient un barème de sanction plus clément pour refléter la difficulté opérationnelle et le moindre contrôle que l'entité visée a sur la prestation de ces services.

Le projet de règlement prévoit donc un barème de sanctions qui permettra au commissaire de déterminer le montant des sanctions en fonction du type de violation, de la taille des entités et de son évaluation des facteurs aggravants et atténuants.

Les violations seront catégorisées comme suit :

- Type A : Violations liées aux services conventionnés (paragraphe 23(2) de la LLO);
- Type B : Violations des autres dispositions de la partie IV de la LLO et de son règlement, y compris les services offerts par des tiers pour le compte d'institutions fédérales (article 25 de la LLO);
- Type C : Violations concernant la santé et la sécurité (alinéa 24(1)a) de la LLO, article 8 du règlement, et article 26 de la LLO).

In addition, on page 276, Table 3: Range of penalties should appear as follows:

Type of violation	Amount
A	Up to \$25,000
B	Up to \$50,000
C	\$5,000–\$50,000

Note: The [HTML version](#) has already been modified accordingly.

De plus, à la page 276, Tableau 3 : Barème de sanction devrait apparaître comme suit :

Type de violation	Montant
A	Jusqu'à 25 000 \$
B	Jusqu'à 50 000 \$
C	5 000 \$ à 50 000 \$

Remarque : La [version HTML](#) a déjà été modifiée en conséquence.

Regulations Amending the Wildlife Area Regulations and the Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Regulations

Statutory authorities

Canada Wildlife Act
Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Act

Sponsoring department

Department of the Environment

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

Big Fish Island, Green Island, Guyon Island, Hog Island, Three Top Island, and Whitehead Island in Nova Scotia provide important habitat and critical functions for migratory birds and a wide range of other species and do not currently benefit from protections under the *Canada Wildlife Act* (the Act) and the *Wildlife Area Regulations* (the Regulations).

Currently, wildlife species on the sites benefit from limited legal protections. As is the case across Canada, migratory birds, eggs and their nests containing a live bird or viable egg are protected under the *Migratory Birds Convention Act, 1994* and the *Migratory Birds Regulations, 2022* (MBR 2022). However, there is no legal protection for other important wildlife and wildlife habitat present on the islands and headlands.

Background

The Act and the Regulations allow for the establishment, management, and protection of NWAs for research, conservation, and interpretation purposes. NWAs are established to protect and conserve wildlife and wildlife habitat. There are currently 64 NWAs across Canada protecting over 3.5 million hectares (ha) of nationally significant habitats for animals or plants.

Règlement modifiant le Règlement sur les réserves d'espèces sauvages et le Règlement sur les pénalités administratives en matière d'environnement

Fondements législatifs

Loi sur les espèces sauvages du Canada
Loi sur les pénalités administratives en matière d'environnement

Ministère responsable

Ministère de l'Environnement

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

L'île Big Fish, l'île Green, l'île Guyon, l'île Hog, l'île Three Top et l'île Whitehead, en Nouvelle-Écosse, offrent un habitat important permettant de soutenir les fonctions essentielles d'espèces d'oiseaux migrateurs et d'un large éventail d'espèces. Ces îles ne bénéficient actuellement d'aucune protection au titre de la *Loi sur les espèces sauvages du Canada* (la Loi) et du *Règlement sur les réserves d'espèces sauvages* (le Règlement).

À l'heure actuelle, les espèces sauvages présentes dans ces îles bénéficient de protections juridiques limitées. Comme c'est le cas partout au Canada, les oiseaux migrateurs, leurs œufs ainsi que les nids qui contiennent des oiseaux vivants ou des œufs viables sont protégés par la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* (LCOM) et le *Règlement sur les oiseaux migrateurs (2022)* [ROM 2022]. Cependant, les autres espèces sauvages et habitats fauniques importants présents sur les îles et les promontoires ne bénéficient d'aucune protection juridique.

Contexte

La Loi et le Règlement autorisent l'établissement, la gestion et la protection de réserves nationales de faune (RNF) aux fins d'activités de recherche, de conservation et d'information. Les RNF sont établies dans le but de protéger et de conserver les espèces sauvages et leur habitat. Le Canada compte actuellement 64 RNF, qui protègent plus de 3,5 millions d'hectares (ha) d'habitats d'importance nationale pour les animaux et les végétaux.

The Regulations protect the wildlife and habitat within designated NWAs by prohibiting a number of activities unless authorized by a permit or exempted by the Regulations. For some NWAs, entry is prohibited without a permit under subsection 3(3) of the Regulations. For those where entry is allowed, pursuant to subsection 3(1) of the Regulations, it is prohibited for anyone to undertake any of the following activities without a permit:

- (a) introduce any living organism that is likely to result in harm to any wildlife or the degradation of any wildlife residence or wildlife habitat;
- (b) hunt, fish or trap;
- (c) be in possession of any equipment that could be used for hunting, fishing or trapping;
- (d) have in their possession, while fishing, any lead sinkers or lead jigs;
- (e) have in their possession any wildlife, carcass, nest, egg or a part of any of those things;
- (f) carry on any agricultural activity, graze livestock or harvest any natural or cultivated crop;
- (g) bring a domestic animal with hooves into the wildlife area;
- (h) allow any domestic animal to run at large or keep it on a leash that is longer than three metres;
- (i) carry on any recreational activities, including swimming, camping, hiking, wildlife viewing, snowshoeing, cross-country skiing and skating;
- (j) participate in a group meal or a group event of 15 or more people;
- (k) light or maintain a fire;
- (l) operate a conveyance — including a conveyance without a driver on board — other than an aircraft;
- (m) conduct a take-off or landing of an aircraft, including a remotely piloted aircraft;
- (n) operate on land or in the water a remotely controlled self-propelled device or set in motion on land or in the water an autonomous self-propelled device;
- (o) remove, deface, damage or destroy any poster or sign or any fence, building or other structure;
- (p) sell, or offer for sale, any goods or services;
- (q) carry on any industrial activity;
- (r) disturb or remove any soil, sand, gravel or other material;

Le Règlement protège la faune et l'habitat dans les RNF désignées en interdisant plusieurs activités, à moins qu'elles ne soient autorisées par un permis ou exemptées au titre du Règlement. Dans le cas de certaines RNF, l'entrée est interdite sans permis par le paragraphe 3(3) du Règlement. Lorsque l'entrée est autorisée, il est interdit à quiconque d'entreprendre l'une ou l'autre des activités suivantes par application du paragraphe 3(1) du Règlement :

- a) d'introduire un organisme vivant susceptible de nuire à une espèce sauvage ou de causer la dégradation d'une résidence ou de l'habitat d'une espèce sauvage;
- b) de chasser, de pêcher ou de piéger;
- c) d'avoir en sa possession tout matériel pouvant servir à la chasse, à la pêche ou au piégeage;
- d) d'avoir en sa possession, lorsqu'elle pêche, des lests en plomb ou des turluttes plombées;
- e) d'avoir en sa possession tout ou partie d'un individu d'une espèce sauvage, d'une carcasse, d'un nid ou d'un œuf;
- f) d'exercer une activité agricole, de faire brouter du bétail ou de récolter tout produit de la terre, naturel ou cultivé;
- g) d'amener un animal domestique à sabots;
- h) de laisser un animal domestique en liberté ou de le garder en laisse d'une longueur supérieure à trois mètres;
- i) d'exercer une activité récréative, y compris la baignade, le camping, la randonnée pédestre, l'observation de la faune, la raquette, le ski de fond et le patinage;
- j) de participer à un repas de groupe ou à une activité de groupe de 15 personnes ou plus;
- k) d'allumer ou d'entretenir un feu;
- l) d'utiliser un moyen de transport — y compris un moyen de transport sans pilote à bord — à l'exception d'un aéronef;
- m) de faire décoller ou atterrir un aéronef, y compris un aéronef télépiloté;
- n) d'utiliser un appareil automoteur téléguidé sur le sol ou dans l'eau ou y mettre en mouvement un appareil automoteur autonome;
- o) d'enlever, d'endommager ou de détruire une affiche ou une enseigne, ou un édifice, une clôture ou une autre structure;

(s) dump or deposit any rubbish or waste material, or any substance that would degrade or alter the quality of the environment;

(t) remove, deface, damage or destroy any artifact or natural object; or

(u) carry out any other activity that is likely to disturb, damage, destroy or remove from the wildlife area any wildlife — whether alive or dead — wildlife residence or wildlife habitat.

The Act provides wildlife officers (designated under the Act) with various powers (e.g. inspection, right of passage, search and seizure, custody of things seized) and enforcement measures (compliance orders, tickets, administrative monetary penalties [AMPs], and prosecutions) to secure compliance. The *Designation of Regulatory Provisions for Purposes of Enforcement (Canada Wildlife Act) Regulations* (the Designation Regulations) designate offences under the Act that subject an offender to minimum fines and increased maximum fines upon conviction by prosecution.

In Budget 2018, under [Nature Legacy 2018](#), the Government of Canada committed to supporting Canada's biodiversity and to protecting species at risk, in part by expanding the network of NWAs. In addition, the 2019 and 2020 Speeches from the Throne committed to protecting and conserving 25% of Canada's lands and oceans by 2025. To support these goals, the Government of Canada invested an additional \$2.3 billion over five years in [Budget 2021](#). As a signatory to the Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework, Canada has further committed to protect 30% of land and freshwater (and coastal and marine areas) by 2030. This commitment was reiterated in the 2025 Speech from the Throne.

Land considered for new NWA status must meet one or more of the following five [selection criteria](#). The area must

(1) support at least 1% of the Canadian population of migratory bird species or other species listed under SARA;

p) de vendre ou d'offrir en vente des produits ou des services;

q) de se livrer à une activité industrielle;

r) de déplacer ou d'enlever de la terre, du sable, du gravier ou un autre matériau;

s) de jeter ou de laisser des déchets, ou des substances susceptibles d'altérer la qualité de l'environnement;

t) d'enlever, d'endommager ou de détruire un artefact ou un objet naturel;

u) d'exercer toute autre activité susceptible de perturber, d'endommager ou de détruire un individu d'une espèce sauvage ou de retirer de la réserve un individu d'une espèce sauvage — mort ou vivant —, une résidence d'un individu d'une espèce sauvage ou un habitat d'une espèce sauvage.

La Loi confère aux agents de la faune (désignés en vertu de la Loi) divers pouvoirs (par exemple inspections, droit de passage, perquisition et saisie, garde des objets saisis) et mesures d'application de la loi (ordres d'exécution, contraventions, sanction administrative pécuniaire [SAP] et poursuites judiciaires) pour assurer la conformité. Le *Règlement sur les dispositions réglementaires désignées aux fins de contrôle d'application — Loi sur les espèces sauvages du Canada* (Règlement sur les désignations) désigne les infractions à la Loi qui exposent un contrevenant à des amendes minimales et à des amendes maximales plus élevées en cas de condamnation résultant d'une poursuite judiciaire.

Dans le budget de 2018, le gouvernement du Canada s'était engagé, dans le cadre de l'initiative [Patrimoine naturel de 2018](#), à préserver la biodiversité et à protéger les espèces en péril du pays, notamment en élargissant le réseau de RNF. En outre, dans les discours du Trône de 2019 et de 2020, le gouvernement s'était engagé à protéger et à conserver 25 % des terres et des océans du Canada d'ici 2025. Pour appuyer ces objectifs, il a prévu, dans le [budget de 2021](#), un investissement supplémentaire de 2,3 milliards de dollars sur cinq ans. En tant que signataire du Cadre mondial de biodiversité de Kunming-Montréal, le Canada s'est de plus engagé à protéger 30 % des terres et de l'eau douce (ainsi que les zones marines et côtières) d'ici 2030. Cet engagement a été réitéré lors du discours du Trône de 2025.

Les terres considérées pour un nouveau statut de RNF doivent satisfaire à un ou plusieurs des cinq [critères de sélection](#) suivants. La zone doit :

(1) abriter au moins 1 % de la population canadienne d'une espèce d'oiseaux migrateurs ou d'une espèce inscrite à la LEP;

- (2) support a significant assemblage of species of importance for Canada;
- (3) be a critical habitat for a migratory bird species or other species at risk;
- (4) be a rare or unusual habitat in a biogeographic region; or
- (5) possess a high potential for restoration or enhancement conducive to wildlife populations growth.

Big Fish Island, Green Island, Guyon Island, Hog Island, Three Top Island, and Whitehead Island, all provide important habitat and support numerous migratory bird species and SARA-listed species. Ecological assessments of the land parcels began in 2017 and determined that all six parcels meet at least one of the criteria for designation as NWAs. In 2022, the Department took over the administration of the sites from the Department of Fisheries and Oceans (DFO). Further details on the importance of each of the parcels are as follows:

Big Fish Island Unit

Big Fish Island Unit is a 6.6-ha island located in Yarmouth County, Nova Scotia. The Department of the Environment's (the Department) colonial waterbird data in Atlantic Canada shows that the island has historically supported one of the largest Great Blue Heron breeding colonies in southwest Nova Scotia.

Green Island Unit

Green Island Unit is a 4.5-ha parcel of Green Island located in Yarmouth County, Nova Scotia. This island provides habitat for breeding, wintering and migrating seabirds, sea ducks, and songbirds.

Guyon Island Unit

Guyon Island Unit is an 11.9-ha parcel of Guyon Island located off Belfry Beach on the east side of Cape Breton Island, Nova Scotia. This island is mostly rocky with sparse ground vegetation and is an important overwintering site for migratory seabirds and sea ducks, as well as a breeding site for gulls and terns. The Leach's Storm Petrel, a species assessed as threatened by the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada, has also been recorded during the breeding season.

- (2) abriter un assemblage appréciable d'espèces d'importance pour le Canada;
- (3) être désignée en tant qu'habitat essentiel d'une espèce d'oiseau migrateur ou d'une autre espèce en péril;
- (4) constituer un habitat rare ou inhabituel dans une région biogéographique;
- (5) présenter un potentiel élevé de remise en état ou d'amélioration permettant la croissance des populations d'espèces sauvages.

L'île Big Fish, l'île Green, l'île Guyon, l'île Hog, l'île Three Top et l'île Whitehead offrent toutes un habitat important et abritent de nombreuses espèces d'oiseaux migrateurs et espèces inscrites à la LEP. Des évaluations écologiques des parcelles, qui ont débuté en 2017, ont permis de déterminer que les six parcelles répondaient à au moins un des critères de désignation des RNF. En 2022, le ministère de l'Environnement (le Ministère) a pris en charge l'administration des sites, laquelle relevait auparavant du ministère des Pêches et des Océans (MPO). Les sections suivantes présentent des renseignements supplémentaires sur l'importance de chacune des parcelles pour les oiseaux migrateurs.

Secteur de l'île Big Fish

Le secteur de l'île Big Fish s'étend sur une superficie de 6,6 ha et se situe dans le comté de Yarmouth, en Nouvelle-Écosse. Selon les données du Ministère sur les oiseaux aquatiques coloniaux du Canada atlantique, dans le passé, l'île abritait l'une des plus importantes colonies nicheuses de Grands Hérons dans le sud-ouest de la Nouvelle-Écosse.

Secteur de l'île Green

Le secteur de l'île Green s'étend sur une superficie de 4,5 ha et se situe dans le comté de Yarmouth, en Nouvelle-Écosse. L'île offre un habitat pour la reproduction, l'hivernage et la migration d'espèces d'oiseaux de mer, de canards de mer et d'oiseaux chanteurs.

Secteur de l'île Guyon

Le secteur de l'île Guyon s'étend sur une superficie de 11,9 ha et se situe au large de la plage Belfry, du côté est de l'île du Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse. L'île est en grande partie rocheuse avec de la végétation clairsemée au sol. Elle constitue un site important pour l'hivernage de canards de mer et d'oiseaux de mer migrateurs et pour la reproduction de goélands et de sternes. L'Océanite cul-blanc, une espèce désignée comme étant menacée par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC), a également été observée dans le secteur pendant la saison de reproduction.

Hog Island Unit

Hog Island Unit is a 22.1-ha parcel of Hog Island located in the Country Island Complex Important Bird Area, and near the Country Island NWA. Located along the eastern shore of Nova Scotia, the island provides breeding habitat for terns.

Three Top Island Unit

Three Top Island Unit is a 7.0-ha parcel of Three Top Island located in Guysborough County, Nova Scotia. The island provides migratory seabird breeding habitat.

Whitehead Island Unit

Whitehead Island Unit is a 4.2-ha island located in Yarmouth County, Nova Scotia. The island provides important breeding habitat for colonies of Herring and Great Black-Backed Gulls.

Secteur de l'île Hog

Le secteur de l'île Hog s'étend sur une superficie de 22,1 ha et se situe dans la zone importante pour la conservation des oiseaux du complexe de l'île Country et près de la RNF de l'île Country. L'île, qui se trouve le long de la rive est de la Nouvelle-Écosse, offre un habitat de reproduction aux sternes.

Secteur de l'île Three Top

Le secteur de l'île Three Top s'étend sur une superficie de 7,0 ha et se situe dans le comté de Guysborough, en Nouvelle-Écosse. L'île offre un habitat de reproduction aux oiseaux de mer migrateurs.

Secteur de l'île Whitehead

Le secteur de l'île Whitehead s'étend sur une superficie de 4,2 ha et se situe dans le comté de Yarmouth, en Nouvelle-Écosse. L'île offre un important habitat de reproduction aux colonies de hareng et de Goélands marins.

Figure 1: Map showing the location of the lands proposed for designation as the Atlantic Archipelago NWA



Figure 1 : Carte montrant l'emplacement des terres proposées pour la désignation de la RNF de l'archipel de l'Atlantique



Objective

The objectives of the proposed *Regulations Amending the Wildlife Area Regulations and the Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Regulations* – proposed designation of the Atlantic Archipelago National Wildlife Area (the proposed amendments) are to strengthen the protection of wildlife and habitat conservation on the islands, as well as to contribute to the Government of Canada's commitment to protect 30% of land by 2030.

Description

The proposed amendments would designate 56.3 ha of land comprised of Big Fish Island Unit, Green Island Unit, Guyon Island Unit, Hog Island Unit, Three Top Island Unit, and Whitehead Island Unit, as the Atlantic Archipelago NWA by adding them to Part I (Nova Scotia) of Schedule I to the Regulations.

Entry to the National Wildlife Area

Big Fish Island, Green Island, Guyon Island, Hog Island, Three Top Island, and Whitehead Island were previously

Objectif

Les objectifs du projet de *Règlement proposé modifiant le Règlement sur les réserves d'espèces sauvages et du Règlement sur les pénalités administratives en matière d'environnement* (désignation proposée de la réserve nationale de faune de l'archipel de l'Atlantique [les modifications proposées]) sont de renforcer la protection des espèces sauvages et la conservation de l'habitat dans les îles et de contribuer à l'engagement du gouvernement du Canada à protéger 30 % des terres du pays d'ici 2030.

Description

Les modifications proposées désigneraient les 56,3 ha de terres qui constituent le secteur de l'île Big Fish, le secteur de l'île Green, le secteur de l'île Guyon, le secteur de l'île Hog, le secteur de l'île Three Top et le secteur de l'île Whitehead comme RNF de l'archipel de l'Atlantique en les ajoutant à la partie I (Nouvelle-Écosse) de l'annexe I du Règlement.

Accès aux réserves nationales de faune

L'administration des îles Big Fish, Green, Guyon, Hog, Three Top et Whitehead relevait auparavant du MPO, qui

under the administration of DFO. DFO restricted access to these properties to protect infrastructure. However, when lands were transferred to the Department, DFO retained administrative control of the parcels containing DFO infrastructure. Therefore, there are no concerns regarding the protection of infrastructure within the proposed units of the Atlantic Archipelago NWA; entry restrictions would be based solely on considerations for wildlife protection.

Big Fish Island Unit, Green Island Unit, Guyon Island Unit, Hog Island Unit, Three Top Island Unit, and Whitehead Island Unit contain sensitive breeding, nesting, and wintering habitat for a range of migratory birds. Therefore, entry into these Units would be prohibited year-round without a permit. Prohibitions pursuant to subsection 3(1) of the Regulations would apply to the NWA, unless authorized by a permit issued under the Regulations.

Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Regulations

The proposal would also make consequential amendments to the *Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Regulations* (EVAMPR) to add the Atlantic Archipelago NWA to the list of NWAs. This would enable AMPs to be issued in the event an individual enters certain units of the Atlantic Archipelago NWA without a permit or otherwise contravenes the prohibitions.

Regulatory development

Consultation

The Department reached out to 28 organizations, including other federal government departments, the Province of Nova Scotia, and non-governmental organizations, as well as 18 Indigenous communities and organizations in August 2022 seeking input regarding the proposed designation of the Atlantic Archipelago NWA. The letters described the importance of protecting coastal Atlantic Canada, its wildlife and wildlife habitats, from threats posed by coastal development, climate change, and sea level rise. Letters also indicated that permits may be required for sensitive areas.

Four responses were received, of which three came from conservation organizations and one from a provincial government department. All responses indicated general support for the proposal.

The provincial government requested updates for when designation of the NWA would be complete so that the lands could count towards the provincial target to protect 20% of terrestrial and inland waters by 2030. Both the

avait restreint l'accès à ces propriétés pour protéger les infrastructures. Toutefois, lorsque les terres ont été transférées au Ministère, le MPO a conservé le contrôle administratif des parcelles où se trouvent ses infrastructures. Par conséquent, il n'y a aucune préoccupation concernant la protection des infrastructures dans les secteurs proposés de la RNF de l'archipel de l'Atlantique. Les restrictions d'accès seraient fondées uniquement sur des considérations relatives à la protection des espèces sauvages.

Les secteurs de l'île Big Fish, de l'île Green, de l'île Guyon, de l'île Hog, de l'île Three Top et de l'île Whitehead renferment de l'habitat sensible de reproduction, de nidification et d'hivernage pour diverses espèces d'oiseaux migrateurs. Par conséquent, l'accès à ces secteurs serait interdit toute l'année sans permis. Les interdictions prévues au paragraphe 3(1) du Règlement s'appliqueraient à la RNF, à moins qu'un permis ne soit délivré au titre du Règlement pour autoriser les activités.

Règlement sur les pénalités administratives en matière d'environnement

Le projet apporterait également des modifications corrélatives au *Règlement sur les pénalités administratives en matière d'environnement* (RPAME) en ajoutant la nouvelle RNF de l'archipel de l'Atlantique à la liste des RNF. Par conséquent, des SAP pourraient être imposées si une personne entre dans un secteur de la RNF de l'archipel de l'Atlantique sans permis ou si elle contrevient de quelque façon aux interdictions.

Élaboration de la réglementation

Consultation

En août 2022, le Ministère a communiqué avec 28 organisations, notamment d'autres ministères fédéraux, la province de la Nouvelle-Écosse et des organisations non gouvernementales, ainsi qu'avec 18 communautés et organisations autochtones dans le but d'obtenir leurs commentaires sur la désignation proposée de la RNF de l'archipel de l'Atlantique. Les lettres mentionnaient l'importance de protéger les zones côtières du Canada atlantique, les espèces sauvages qui s'y trouvent et leur habitat contre les menaces que posent l'aménagement des côtes, les changements climatiques et l'élévation du niveau de la mer. Les lettres indiquaient également que des permis pourraient être nécessaires pour les zones sensibles.

Quatre réponses ont été reçues, dont trois provenaient d'organismes de conservation et une d'un ministère provincial. Toutes les réponses étaient généralement favorables au projet.

Le gouvernement provincial a demandé qu'on le tienne au courant lorsque la désignation de la RNF serait terminée afin qu'il puisse prendre en compte ces terres dans l'objectif provincial de protéger 20 % des terres et des eaux

provincial government and one conservation organization requested to be contacted about future proposed NWA designations because many of the properties are located near provincially protected areas.

The second conservation organization questioned why the protected areas do not contain a marine component to further benefit seabird colonies and other species in the marine environment. In response, the Department explained that the province has jurisdiction over the intertidal zone (from the high water mark to the low water mark) of these islands and headlands. Consequently, the NWA designation of the islands and headlands would only apply to the terrestrial area and extend only to the ordinary high water mark.

This conservation organization also asked about management of activities not mentioned in the pre-consultation letter, such as fishing, hunting, and illegal cabin building. The Department responded with a reference to the list of general prohibitions found in section 3(1) of the Regulations. Also, the Department clarified that activities such as open fires, camping, and activities which will disturb, damage, destroy or remove any wildlife from the wildlife area (whether alive or dead), wildlife residence or wildlife habitat would be prohibited.

The third conservation organization indicated their support for the proposal and suggested that the Department ensure public access for the islands in Mahone Bay, should they be considered in any future expansion of the proposed Archipelago NWA.

Follow-up letters were sent to the 18 Indigenous communities and organizations in February 2023. In March 2023, the Department received a response from an Indigenous organization who works on behalf of many Mi'kmaq communities in Nova Scotia. This organization indicated that they wished to proceed with consultation under the *Terms of Reference for a Mi'kmaq-Nova Scotia-Canada Consultation Process* (TOR) as ratified on August 31, 2010. The Department met with the organization in May 2023 to share information about future protected areas work in Nova Scotia, including information about the proposed Atlantic Archipelago NWA. Consultation under the TOR is ongoing. In addition, the Department has engaged in discussion, information-sharing and relationship-building sessions with several of the 18 Indigenous communities and organizations, as well as others who are interested in potential future expansions of the proposed Atlantic Archipelago NWA. Feedback received has been broadly supportive of the establishment of the Atlantic Archipelago NWA.

intérieures d'ici 2030. Le gouvernement provincial et un organisme de conservation ont demandé qu'on communique avec eux au sujet des futures désignations de RNF proposées, car de nombreuses propriétés sont situées à proximité d'aires protégées provinciales.

Un autre organisme de conservation a demandé pourquoi les aires protégées ne contiennent pas de composante marine, qui favoriserait les colonies d'oiseaux de mer et d'autres espèces vivant dans le milieu marin. Le Ministère a répondu que la province a compétence sur la zone intertidale (depuis la laisse de haute mer jusqu'à la laisse de basse mer) de ces îles et de ces promontoires. Par conséquent, la désignation à titre de RNF de ces îles et de ces promontoires ne s'appliquerait qu'à la zone terrestre et ne s'étendrait qu'à la ligne des hautes eaux ordinaires.

L'organisme de conservation a également posé des questions sur la gestion des activités qui ne sont pas mentionnées dans la lettre de consultation préalable, comme la pêche, la chasse et la construction illégale de chalets. Le Ministère a répondu par un renvoi à la liste des interdictions générales figurant au paragraphe 3(1) du Règlement. De plus, le Ministère a précisé que les activités, telles que les feux à ciel ouvert, le camping, et les activités qui perturbent, endommagent, détruisent ou éliminent des espèces sauvages (vivantes ou mortes) dans une réserve d'espèces sauvages, ou des résidences ou des habitats fauniques, seraient interdites.

Le troisième organisme de conservation a indiqué qu'il appuyait le projet et a proposé que le Ministère garantisse l'accès public aux îles dans la baie Mahone, si elles étaient envisagées dans le cadre d'un agrandissement futur de la RNF de l'archipel de l'Atlantique proposée.

Des lettres de suivi ont été envoyées aux 18 communautés et organisations autochtones en février 2023. En mars 2023, le Ministère a reçu une réponse d'une organisation autochtone qui travaille au nom de nombreuses communautés mi'kmaq en Nouvelle-Écosse. Cette organisation a indiqué qu'elle souhaitait poursuivre la consultation conformément au *Cadre de référence relatif au processus de consultation entre les Mi'kmaq, la Nouvelle-Écosse et le Canada* (CR), tel qu'il a été ratifié le 31 août 2010. Le Ministère a rencontré l'organisation en mai 2023 pour lui fournir des renseignements sur les futurs travaux en matière d'aires protégées en Nouvelle-Écosse, y compris des renseignements sur la RNF de l'archipel de l'Atlantique proposée. Les consultations conformément au CR sont en cours. De plus, le Ministère a participé à des séances de discussions, d'échange de renseignements et d'établissement de relations avec plusieurs des 18 communautés et organisations autochtones, ainsi qu'avec d'autres personnes intéressées par des agrandissements futurs potentiels de la RNF de l'archipel de l'Atlantique proposée. Les commentaires reçus sont largement favorables à l'établissement de la RNF de l'archipel de l'Atlantique.

Indigenous engagement, consultation and modern treaty obligations

An Assessment of Modern Treaty Implications (AMTI) and a United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples Act (UNDA) Consistency Analysis were conducted to ensure that the proposed amendments are developed and implemented in a way that respects and complies with modern treaties, the rights of modern treaty partners, and the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples.

The initiative does not apply to or take effect in any modern treaty area. However, the islands and headlands of the proposed Atlantic Archipelago NWA are located in the area covered by the Peace and Friendship Treaties, which are historic treaties. Prior to 1779, Peace and Friendship Treaties were signed between the British Crown and the Mi'kmaq, Maliseet, and Passamaquoddy to set out long-standing promises and mutual obligations.

Before conducting the AMTI and UNDA Consistency Analysis, the Department sought comments from local Indigenous peoples on the designation of the NWA. As noted above, letters were sent to 18 Indigenous communities and organizations. The Department also has ongoing engagement with local Indigenous communities and their representatives. Feedback received has been broadly supportive of the establishment of the Atlantic Archipelago NWA.

No modern treaty impacts were identified in the AMTI and no inconsistencies with UNDA were identified. With regard to the Peace and Friendship Treaties, the Department will seek input from Indigenous partners on the Atlantic Archipelago NWA management plan. The management plan will help ensure that all parties agree on the objectives and management approaches for the NWA, the activities that would support achievement of the objectives, and those that would hinder the NWA from achieving its objectives.

Instrument choice

The Act authorizes the Governor in Council to establish NWAs by regulation. A parcel of land can only be designated an NWA under the Regulations; therefore, other instruments were not considered.

Regulatory analysis

Benefits and costs

This analysis presents the costs and benefits of the proposed amendments, where the incremental costs are

Mobilisation des Autochtones, consultation et obligations découlant des traités modernes

Une évaluation des répercussions des traités modernes (ERTM) et une analyse de la compatibilité avec la *Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones* (Déclaration des Nations Unies) ont été effectuées pour veiller à ce que les modifications proposées soient élaborées et mises en œuvre de manière à respecter les traités modernes, les droits issus des traités modernes des partenaires et la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones.

L'initiative ne s'applique pas ou n'est pas en vigueur dans une région visée par un traité moderne. Cependant, les îles et les promontoires de la RNF de l'archipel de l'Atlantique proposée sont situés dans la région visée par les traités de paix et d'amitié, qui sont des traités historiques. Avant 1779, des traités de paix et d'amitié ont été signés entre la Couronne britannique et les Mi'kmaq, les Malécites et les Passamaquoddy pour établir des promesses et des obligations réciproques à long terme.

Avant d'effectuer une ERTM et une analyse de la compatibilité avec la Déclaration des Nations Unies, le Ministère a sollicité les commentaires des peuples autochtones locaux sur la désignation de la RNF. Comme il a été mentionné ci-dessus, des lettres ont été envoyées à 18 communautés et organisations autochtones. Le Ministère entretient également un dialogue continu avec les communautés autochtones locales et leurs représentants. Les commentaires reçus sont largement favorables à l'établissement de la RNF de l'archipel de l'Atlantique.

Aucune répercussion sur les traités modernes n'a été relevée dans l'ERTM, et aucune incompatibilité avec la Déclaration des Nations Unies n'a été relevée. En ce qui concerne les traités de paix et d'amitié, le Ministère sollicitera les commentaires des partenaires autochtones sur le plan de gestion de la RNF de l'archipel de l'Atlantique. Le plan de gestion permettra de s'assurer que toutes les parties s'entendent sur les objectifs et les approches de gestion pour la RNF, sur les activités qui appuieraient l'atteinte des objectifs et sur celles qui empêcheraient l'atteinte des objectifs.

Choix de l'instrument

La Loi autorise le gouverneur en conseil à établir des RNF par règlement. Puisqu'une parcelle de terre ne peut être désignée à titre de RNF qu'en vertu du Règlement, aucun autre instrument n'a été pris en considération.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

Cette analyse présente les avantages et les coûts des modifications proposées, où les coûts supplémentaires

expressed as the difference between the baseline and regulatory scenarios. In the baseline scenario, the parcels of Big Fish Island, Green Island, Guyon Island, Hog Island, Three Top Island, and Whitehead Island remain administered by the Department but are not designated as an NWA. Under the regulatory scenario, these islands are designated as an NWA by the Department. An analytical period of 10 years was used in this analysis. Unless otherwise noted, all monetary values reported in this analysis are in 2024 constant Canadian dollars. Costs provided in present value terms were discounted at 3% to a base year of 2025, over the period of 2026 to 2035.

Benefits

Designation of an NWA under the Regulations will enable broader protections for all species and greater conservation for the wildlife and habitat on these islands. NWAs are created and managed for the purposes of wildlife conservation, research, and interpretation. They are established to protect migratory birds, species at risk, and other wildlife and their residences and habitats. Within protected areas, research has found that species richness and abundance is higher compared to non-protected areas, especially given differences in land use between protected and non-protected sites.¹

Existence values are benefits that people receive from the knowledge that the species and habitats within the NWAs continue to exist in their current condition for perpetuity and are distinct from benefits people may receive from actual use of the NWAs. The continued existence of these species and habitats, supported through the proposed amendments, would provide value to Canadians. For example, there is evidence that Canadian households financially support the creation of a larger number of protected areas, irrespective of whether those individuals ever visit them.² Additionally, a 2019 survey revealed that, of 2 004 respondents, 93% agreed or strongly agreed that protected areas are necessary. These respondents considered protecting wildlife and areas of natural beauty as the leading reason for having protected areas.³

correspondent à la différence entre le scénario de référence et le scénario réglementaire. Dans le scénario de référence, les parcelles de l'île Big Fish, de l'île Green, de l'île Guyon, de l'île Hog, de l'île Three Top et de l'île Whitehead continuent d'être administrées par le Ministère, mais ne sont pas désignées comme RNF. Dans le scénario réglementaire, ces îles sont désignées comme RNF par le Ministère. Une période d'analyse de 10 ans a été utilisée. À moins d'indication contraire, toutes les valeurs monétaires indiquées dans la présente analyse sont exprimées en dollars constants de 2024. Les coûts présentés selon leur valeur actualisée ont été calculés à un taux d'actualisation de 3 % pour la période de 2026 à 2035.

Avantages

La désignation d'une RNF en vertu du Règlement permettra une protection plus étendue pour toutes les espèces et une plus grande conservation de la faune et de l'habitat dans ces îles. Les RNF sont créées et gérées aux fins d'activités de recherche, de conservation et d'information visant les espèces sauvages. Leur établissement vise à protéger les oiseaux migrateurs, les espèces en péril et les autres espèces sauvages ainsi que leurs résidences et leur habitat. Selon les recherches, la richesse et l'abondance spécifiques sont plus élevées dans les aires protégées que dans les aires non protégées, principalement en raison des différences d'utilisation des terres à l'intérieur des sites protégés et des sites non protégés¹.

La valeur d'existence est l'avantage que les gens tirent de savoir que les espèces et leur habitat à l'intérieur des RNF continueront d'exister dans leur condition actuelle, et ce, à perpétuité; elle est différente de l'avantage que les gens peuvent tirer de l'utilisation concrète des RNF. L'existence continue des espèces et de leur habitat, soutenue par les modifications proposées, apporterait une importance pour les Canadiens². Par exemple, des données indiquent que les ménages canadiens appuieraient financièrement la création d'un plus grand nombre d'aires protégées, qu'ils les visitent un jour ou non. De plus, dans le cadre d'un sondage de 2019 réalisé auprès de 2 004 participants, 93 % des répondants étaient d'accord ou fortement d'accord avec le fait que les aires protégées sont nécessaires. Les répondants considéraient que la protection des espèces sauvages et des lieux naturels d'une grande beauté était la principale raison d'être des aires protégées³.

¹ Gray, C. L., S. L. L. Hill, T. Newbold, L. N. Hudson, L. Börger, S. Contu, A. J. Hoskins, S. Ferrier, A. Purvis, and J. P. W. Scharlemann. 2016. Local biodiversity is higher inside than outside terrestrial protected areas worldwide. *Nature Communications* 7(12306), <https://doi.org/10.1038/ncomms12306>

² Rollins, K., C. Gunning-Trant, and A. Lyke. 1998. Estimating Existence Values for Four Sites in the Northwest Territories: Bluenose Lake and Melville Hills, East Arm of Great Slave Lake, North Baffin and Bylot Island, [and] Wager Bay. Report prepared for Parks Canada. pp. 1-115

³ Wright, P. A., F. Moghimehfar, and A. Woodley. 2019. Canadian's perspectives on how much space nature needs. *FACETS*, 4(1), 91-104

¹ Gray, C. L., S. L. L. Hill, T. Newbold, L. N. Hudson, L. Börger, S. Contu, A. J. Hoskins, S. Ferrier, A. Purvis et J. P. W. Scharlemann. 2016. Local biodiversity is higher inside than outside terrestrial protected areas worldwide. *Nature Communications* 7(12306), <https://doi.org/10.1038/ncomms12306>

² Rollins, K., C. Gunning-Trant, and A. Lyke. 1998. Estimating Existence Values for Four Sites in the Northwest Territories: Bluenose Lake and Melville Hills, East Arm of Great Slave Lake, North Baffin and Bylot Island, [and] Wager Bay. Report prepared for Parks Canada. pp. 1-115

³ Wright, P. A., F. Moghimehfar, et A. Woodley. 2019. Canadian's perspectives on how much space nature needs. 9784-1-91-104

The proposed amendments would provide legal certainty against development within the NWA and contribute to the Government of Canada's ongoing commitment to conserving 30% of Canada's land by 2030. Furthermore, given the value that Canadians place on the protection of local wildlife species (including species at risk)⁴ and their habitats on all nine islands and headlands, it is anticipated that the proposed amendments will benefit Canadians.

Costs

The proposed amendments are not anticipated to result in any significant new costs to businesses, consumers or the Canadian public because the proposed uses of the sites would not differ from their uses before their designation as an NWA. Moreover, there are no known economic activities currently taking place within the boundaries of the proposed NWA.

The proposed amendments are anticipated to result in incremental costs for the Government of Canada related to the administration, compliance promotion and enforcement activities for the proposed NWA. The costs associated with the proposed amendments are expected to be low. The Department is responsible for the administration of the new NWA and for the enforcement of all applicable statutes and regulations that fall under the department's mandate within the boundaries of the new NWA.

For the first year, costs will include the development of compliance promotion material estimated at \$4,500.⁵ Enforcement activities are assumed to include a combination of proactive and reactive targeted inspections and will cost approximately \$18,000, while regional administrative costs associated with the NWA as a whole are estimated to cost \$37,900. The total undiscounted first-year costs are therefore estimated at approximately \$60,500.

For all subsequent years, annual government costs are estimated to be approximately \$58,400 (undiscounted), the majority of which is a result of the remoteness of the sites. These costs are distributed between administration, travel of staff, transportation of equipment, as well as inspections and patrols for enforcement activities.

Furthermore, this analysis also includes an estimated five NWA permit applications over the 10-year time frame in total. These anticipated permit applications account for the potential for scientific research to occur on any of these

Les modifications proposées offriront une certitude juridique par rapport au développement dans la RNF et contribueraient à l'engagement continu du gouvernement du Canada à conserver 30 % des terres du pays d'ici 2030. Étant donné la valeur que les Canadiens accordent à la protection des espèces sauvages locales (y compris les espèces en péril)⁴ et de leur habitat sur les neuf îles et promontoires, il est attendu que les modifications proposées profiteront à la population canadienne.

Coûts

Les modifications proposées ne devraient pas engendrer de nouveaux coûts importants pour les entreprises, les consommateurs ou la population canadienne, puisque les utilisations proposées des sites ne diffèrent pas de leurs utilisations actuelles. De plus, il n'y a actuellement aucune activité économique connue dans les limites de la RNF proposée.

Les modifications proposées devraient imposer au gouvernement du Canada des coûts supplémentaires découlant de l'administration de la RNF proposée et des activités de promotion de la conformité et d'application de la loi connexes. Les coûts liés aux modifications proposées devraient être faibles. Le Ministère sera responsable de l'administration de la nouvelle RNF et de l'application de l'ensemble des lois et des règlements applicables qui relèvent de son mandat dans les limites de la nouvelle RNF.

Pour la première année, les coûts comprendront l'élaboration de matériel de promotion de la conformité d'une valeur estimée à 4 500 \$⁵. Les activités d'application de la loi devraient comprendre une combinaison d'inspections proactives et réactives ciblées et coûteront environ 18 000 \$, tandis que les coûts administratifs régionaux associés à l'ensemble de la RNF sont estimés à 37 900 \$. Les coûts totaux non actualisés pour la première année sont donc estimés à 60 500 \$.

Les coûts non actualisés pour le gouvernement, pour toutes les années suivantes, sont estimés à 58 400 \$ par année, la majorité desquels serait attribuable au caractère isolé des sites. Ils seraient répartis entre l'administration, les déplacements du personnel, le transport de l'équipement et les inspections et patrouilles en vue des activités d'application de la loi.

En outre, cette analyse prévoit également environ cinq demandes de permis dans la RNF sur une période de 10 ans. Ces demandes de permis prévues tiennent compte de la possibilité que des recherches scientifiques

⁴ Richardson, L., and J. Loomis. 2009. The total economic value of threatened, endangered and rare species: An updated meta-analysis. *Ecological Economics*, 68(5), 1535-1548

⁵ Including the production, distribution and installation of signage, targeted letters to key regulated groups and new web content

⁴ Richardson, L. et J. Loomis. 2009. The total economic value of threatened, endangered and rare species: An updated meta-analysis. *Ecological Economics*, 68(5), 1535-1548

⁵ Y compris la production, la distribution et l'installation d'affiches, des lettres ciblées aux principaux groupes réglementés et du nouveau contenu Web

sites relating to the breeding habitat of numerous seabirds and some SARA-listed species. Due to the remoteness of the sites, it is unlikely that any additional permit applications would be submitted for recreational purposes.

When the properties were under the administrative control of DFO, licence agreements and liability insurance were required to access the islands, with specified restrictions on a case-by-case basis. As the time spent completing an NWA permit application is assumed to be equivalent to the time spent seeking a licence agreement from DFO for accessing the islands in the past, there are no anticipated incremental costs to prospective researchers. The total anticipated undiscounted costs to the Department for processing these five permit applications is estimated at approximately \$655.

The Department estimates a total present value of all permitting, enforcement, and compliance costs at approximately \$491,000 over 10 years.

Small business lens

As there are no small businesses expected to operate in the areas of the proposed NWA, analysis under the small business lens concluded that the proposed regulation will not impact Canadian small businesses.

One-for-one rule

As there are no businesses expected to operate in the areas of the NWA, the one-for-one rule does not apply, as there would be no incremental change in the administrative burden on business, and no regulatory titles would be repealed or introduced.

Regulatory cooperation and alignment

These proposed amendments are not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum. However, as the proposed amendments would protect and conserve wildlife and wildlife habitats in Canada, the proposal supports commitments made by Canada under the United Nations Convention on Biological Diversity and the Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework.

To achieve these commitments, the Department is working with provinces and territories by, among other things, negotiating [Nature Agreements](#) to advance shared conservation goals. Nature Agreements between the federal and interested provincial and territorial governments include clear and strong commitments to nature conservation and protection and mutually agreed upon actions and financial commitments that Canada and the province

soient menées dans l'un ou l'autre de ces sites sur l'habitat de reproduction de nombreuses espèces d'oiseaux de mer et de certaines espèces inscrites sur la liste de la LEP. Comme les sites sont éloignés, il est peu probable que des demandes de permis supplémentaires soient présentées à des fins récréatives.

Lorsque les propriétés relevaient du contrôle administratif du MPO, des accords de permis et une assurance responsabilité étaient nécessaires pour accéder aux îles, avec des restrictions précises au cas par cas. Comme le temps requis pour remplir une demande de permis pour une RNF est réputé être le même que celui qui était requis par le passé pour obtenir une autorisation d'accès aux îles auprès du MPO, aucun coût supplémentaire lié aux nouveaux chercheurs potentiels n'est prévu. Les coûts totaux non actualisés anticipés liés au traitement de cinq demandes de permis sont estimés à environ 655 \$ pour le Ministère.

Le Ministère estime la valeur actuelle totale des coûts liés à la délivrance de permis, à l'application de la loi et à la promotion de la conformité à environ 491 000 \$ sur 10 ans.

Lentille des petites entreprises

Étant donné qu'il n'y a pas de petite entreprise attendue à opérer dans les secteurs de la RNF proposée, une analyse réalisée selon la lentille des petites entreprises a permis de conclure que le règlement proposé n'aura pas d'incidence sur les petites entreprises canadiennes.

Règle du « un pour un »

Étant donné qu'il n'y a pas d'entreprise attendue à opérer dans la RNF, la règle du « un pour un » ne s'applique pas, car il n'y aurait pas de changement supplémentaire du fardeau administratif des entreprises, et aucun titre de règlement ne serait abrogé ou ajouté.

Collaboration et harmonisation en matière de réglementation

Les modifications proposées ne sont pas liées à un plan de travail ou à un engagement pris dans le cadre d'un forum officiel de coopération en matière de réglementation. Toutefois, puisque les modifications proposées protégeraient et conserveraient les espèces sauvages et leur habitat au Canada, le projet soutient les engagements pris par le Canada dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur la diversité biologique et le Cadre mondial pour la biodiversité de Kunming à Montréal.

Pour respecter ces engagements, le Ministère collabore avec les provinces et les territoires à, entre autres, négocier des [accords sur la nature](#) afin d'atteindre les objectifs communs de conservation. Les accords sur la nature conclus entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux intéressés comprennent des engagements clairs et fermes en matière de conservation et de protection de la nature. Ils prévoient des mesures et des

or territory will take to reach their individual and collective conservation goals.

International obligations

The proposed amendments would protect and conserve wildlife and wildlife habitats in Canada. As such, they would support commitments made by Canada under the United Nations Convention on Biological Diversity and the Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework to protect 30% of Canada's land and freshwater (and coastal and marine areas) by 2030.

Effects on the environment

A Climate, Nature and Economic Lens assessment was conducted in respect of the proposed amendments. Results of the assessment indicate that the proposed amendments will have modest, but positive, effects on nature and biodiversity as a result of increasing protected land in Canada, strengthening ecosystem health, and protecting habitat for a range of species, including migratory birds and species at risk. The proposed amendments support targets 3, 4 and 8 of Canada's [2030 Nature Strategy](#), which pertain to protecting and conserving land, species recovery, and climate change impacts on biodiversity. The proposed amendments will also contribute to the [2022-2026 Federal Sustainable Development Strategy](#) Goal 15 (Protect and recover species, conserve Canadian biodiversity).

It was determined that this proposal would not produce important effects related to climate change. Current and future impacts of climate change may pose a modest risk to this proposal achieving its objectives if sea level rise reduces land area or the suitability of habitat for species on the islands and headlands. However, this risk is not specific to, or heightened in, the proposed Atlantic Archipelago NWA relative to surrounding areas.

No specific measures are being incorporated in the proposal to alleviate impacts from sea level rise; however, natural shorelines can be more effective than hard armoured or modified shorelines at slowing the rate of erosion and allowing habitats to adapt to sea level rise. As a result, the protections afforded to the NWAs within the Regulations would likely make the Atlantic Archipelago NWA more resilient to the impacts of climate change than any nearby developed areas.

In accordance with the *Cabinet Directive on Strategic Environmental and Economic Assessment*, this proposal

engagements financiers que le Canada et la province ou le territoire prendront d'un commun accord pour atteindre leurs objectifs de conservation individuels et collectifs.

Obligations internationales

Les modifications proposées permettraient de protéger et de conserver les espèces sauvages et leur habitat au Canada. Par conséquent, elles appuieraient les engagements pris par le Canada dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur la diversité biologique et du Cadre mondial de la biodiversité de Kunming-Montréal visant à protéger 30 % des terres et des eaux douces (ainsi que les zones marines et côtières) du Canada d'ici 2030.

Effets sur l'environnement

Une évaluation selon l'optique de climat, de nature et d'économie a été effectuée à l'égard des modifications proposées. Les résultats de l'évaluation indiquent que les modifications proposées auront des effets modestes, mais positifs, sur la nature et la biodiversité découlant de l'augmentation de la superficie de terres protégées au Canada, du renforcement de la santé des écosystèmes et de la protection de l'habitat de diverses espèces, dont des oiseaux migrateurs et des espèces en péril. Les modifications proposées appuient les cibles 3, 4 et 8 de la [Stratégie pour la nature 2030 du Canada](#), qui portent sur la protection et la conservation des terres, le rétablissement des espèces et les effets des changements climatiques sur la biodiversité. Les modifications proposées appuient également l'objectif 15 de la [Stratégie fédérale de développement durable 2022-2026](#), soit « Protéger et rétablir les espèces, conserver la biodiversité canadienne ».

Il a été déterminé que le projet n'aurait pas d'effets importants liés aux changements climatiques. Les répercussions actuelles et futures des changements climatiques peuvent représenter un risque modeste pour la réalisation des objectifs de ce projet si l'élévation du niveau de la mer réduit la superficie des terres ou le caractère convenable de l'habitat pour les espèces dans les îles et les promontoires. Toutefois, ce risque n'est pas propre à la RNF de l'archipel de l'Atlantique proposée, ni accru à l'intérieur de celle-ci, par rapport aux régions environnantes.

Aucune mesure précise visant à atténuer les effets de l'élévation du niveau n'est intégrée au projet, mais les rives naturelles sont susceptibles d'être plus efficaces que les rives renforcées ou modifiées pour ralentir le taux d'érosion et permettre aux habitats de s'adapter à cette élévation. Par conséquent, les protections dont bénéficient les RNF au titre du Règlement rendraient probablement la RNF de l'archipel de l'Atlantique plus résiliente aux effets des changements climatiques que toute autre aire aménagée à proximité.

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale et économique stratégique*, le présent

has been exempted from the requirement to complete a strategic economic analysis because it is a regulatory proposal subject to the *Cabinet Directive on Regulation*.

Gender-based analysis plus

A gender-based analysis plus (GBA+) has been performed and no GBA+ impacts have been identified for this proposal.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

The proposed amendments would come into force upon registration.

Upon the establishment of the NWA, the Department would be the lead federal organization responsible for compliance promotion and enforcement activities according to the protections provided for under the Act and the Regulations.

Compliance and enforcement

A compliance strategy has been developed to support the implementation of the proposed amendments. Compliance promotion initiatives are proactive measures that encourage voluntary compliance with the legislation through education and outreach activities that raise awareness and understanding. Compliance promotion activities will involve updating web content, announcing the designation of the NWA on social media and through direct mail outs to key partners and stakeholders, developing and installing signage related to the new NWA, and answering partner and stakeholder inquiries.

Enforcement activities are generally prioritized based on conservation risk to wildlife and wildlife habitat as well as the level of risk of non-compliance. In cases involving minor situations of non-compliance, a warning, compliance order, ticket or AMP may be appropriate. In cases involving a serious incident of non-compliance, prosecution may be the most appropriate recourse for enforcement purposes. In such cases, the fine regime described in the Designation Regulations applies upon conviction and explains offences and punishments (penalties, fines and imprisonment) for offenders, whether they are individuals, small revenue corporations or other persons. Part I of Schedule I.2 to the *Contraventions Regulations* designates offences under the Regulations that can subject an offender to a fine. Division 1 of Part 2 of Schedule 1 to the EVAMPR designates violations under the Act and Division 2 designates violations under the Regulations, which can subject a violator to an AMP.

projet a été exempté de l'obligation de remplir une évaluation économique stratégique (EES), car il s'agit d'une proposition réglementaire assujettie à la *Directive du Cabinet sur la réglementation*.

Analyse comparative entre les sexes plus

Une analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) a été effectuée et aucune incidence relative à l'ACS+ plus n'a été relevée pour ce projet.

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

Mise en œuvre

Les modifications proposées entreraient en vigueur dès leur enregistrement.

Au moment de l'établissement de la RNF, le Ministère serait l'organisme fédéral responsable des activités de promotion de la conformité et d'application de la loi, conformément aux mesures de protection prévues dans la Loi et le Règlement.

Conformité et application

Une stratégie de conformité a été élaborée à l'appui de la mise en œuvre des modifications proposées. Les initiatives de promotion de la conformité sont des mesures proactives qui encouragent la conformité volontaire aux lois par des activités d'éducation et de sensibilisation favorisant la prise de conscience et la compréhension. Ces activités de promotion de la conformité consisteront en la mise à jour du contenu Web, l'annonce de la désignation de la RNF sur les médias sociaux, l'envoi direct de lettres aux principaux partenaires et intervenants par la poste, l'élaboration et la pose d'affiches sur la nouvelle RNF, et la réponse aux demandes de renseignements des partenaires et des intervenants.

En général, l'ordre de priorité des activités d'application de la loi est établi en fonction du risque pour la conservation des espèces sauvages et de leur habitat ainsi que du niveau de risque de non-conformité. Dans les cas mineurs de non-conformité, un avertissement, un ordre d'exécution, une contravention ou une SAP pourraient être indiqués. Dans le cas d'incident grave de non-conformité, une poursuite pourrait être le recours le plus approprié aux fins d'application de la loi. Dans de tels cas, le régime d'amendes décrit dans le Règlement sur les désignations s'appliquerait en cas de condamnation et expliquerait les infractions et les peines (pénalités, amendes et peines d'emprisonnement) pour les contrevenants, qu'il s'agisse de personnes physiques, de personnes morales à revenus modestes ou d'autres personnes. La partie I de l'annexe I.2 du *Règlement sur les contraventions* désigne les infractions au *Règlement sur les réserves d'espèces sauvages* susceptibles d'exposer l'auteur à une amende. La section 1

Service standards

Section 4 of the Regulations allows the Minister to issue permits to undertake certain activities within an NWA. Upon receiving a complete permit application, the Minister has 40 days to either issue or refuse to issue the permit. A 90-day service standard applies to any permit applications that may affect a species protected by SARA.

The Department measures its service performance annually, and performance information is posted on the Department website⁶ no later than June 1 for the preceding fiscal year (April to March). In 2023–2024, the Department met the performance target for permit decisions under the Regulations.

Contact

Caroline Ladanowski
Director
Wildlife Management and Regulatory Affairs Division
Canadian Wildlife Service
Environment and Climate Change Canada
351 Saint-Joseph Boulevard, 15th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: ReglementsFaune-WildlifeRegulations@ec.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council proposes to make the annexed *Regulations Amending the Wildlife Area Regulations and the Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Regulations* under section 12^a of the *Canada Wildlife Act*^b and subsection 5(1) of the *Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Act*^c.

⁶ [Service standards and performance for Wildlife Area Regulations permits](#)

^a S.C. 2009, c. 14, s. 47

^b R.S., c. W-9; S.C. 1994, c. 23, s. 2

^c S.C. 2009, c. 14, s. 126

de la partie 2 de l'annexe 1 du *Règlement sur les pénalités administratives en matière d'environnement* désigne les violations de la *Loi sur les espèces sauvages du Canada* et la section 2 désigne les violations du *Règlement sur les réserves d'espèces sauvages*, qui sont susceptibles d'exposer l'auteur à une SAP.

Normes de service

En vertu de l'article 4 du Règlement, le ministre peut délivrer un permis autorisant à exercer certaines activités dans une RNF. À la réception d'une demande de permis dûment remplie, le ministre a 40 jours pour délivrer ou refuser de délivrer le permis. Une norme de service de 90 jours s'applique à toute demande de permis susceptible de toucher une espèce protégée par la LEP.

Le Ministère mesure chaque année le rendement de ses services, et les renseignements sur celui-ci sont publiés sur son site Web⁶ au plus tard le 1^{er} juin pour l'exercice financier précédent (avril à mars). De 2023 à 2024, le Ministère a respecté ses objectifs de rendement pour toutes les décisions liées à des demandes de permis au titre du Règlement.

Personne-ressource

Caroline Ladanowski
Directrice
Division de la gestion de la faune et des affaires réglementaires
Service canadien de la faune
Environnement et Changement climatique Canada
351, boulevard Saint-Joseph, 15^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Courriel : ReglementsFaune-WildlifeRegulations@ec.gc.ca

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil en vertu de l'article 12^a de la *Loi sur les espèces sauvages du Canada*^b et du paragraphe 5(1) de la *Loi sur les pénalités administratives en matière d'environnement*^c, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les réserves d'espèces sauvages et le Règlement sur les pénalités administratives en matière d'environnement*, ci-après.

⁶ [Normes de service et rendement : Permis en vertu du Règlement sur les réserves d'espèces sauvages](#)

^a L.C. 2009, ch. 14, art. 47

^b L.R., ch. W-9; L.C. 1994, ch. 23, art. 2

^c L.C. 2009, ch. 14, art. 126

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. They are strongly encouraged to use the online commenting feature that is available on the *Canada Gazette* website but if they use email, mail or any other means, the representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Caroline Ladanowski, Director, Wildlife Management and Regulatory Affairs Division, Canadian Wildlife Service, Department of the Environment, 351 Saint-Joseph Boulevard, Gatineau, Quebec, K1A 0H3 (email: ReglementsFaune-WildlifeRegulations@ec.gc.ca).

Ottawa, March 13, 2026

Janna Rinaldi
Acting Assistant Clerk of the Privy Council

Regulations Amending the Wildlife Area Regulations and the Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Regulations

Canada Wildlife Act

Wildlife Area Regulations

1 Subsection 3.3(1) of the *Wildlife Area Regulations*¹ is amended by adding the following after paragraph (a.1):

(a.11) Atlantic Archipelago National Wildlife Area, as set out in item 11 of Part I of Schedule 1;

2 Part I of Schedule I to the Regulations is amended by adding the following after section 10:

11 Atlantic Archipelago National Wildlife Area

(1) *Big Fish Island Unit*

All that certain lot, piece or parcel of land situated at Big Fish Island, County of Yarmouth, Province of Nova

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont fortement encouragés à le faire au moyen de l'outil en ligne disponible à cet effet sur le site Web de la *Gazette du Canada*. S'ils choisissent plutôt de présenter leurs observations par courriel, par la poste ou par tout autre moyen, ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout à Caroline Ladanowski, directrice, Division de la gestion de la faune et des affaires réglementaires, Service canadien de la faune, ministère de l'Environnement, 351, boulevard Saint-Joseph, Gatineau (Québec) K1A 0H3 (courriel : ReglementsFaune-WildlifeRegulations@ec.gc.ca).

Ottawa, le 13 mars 2026

La greffière adjointe intérimaire du Conseil privé
Janna Rinaldi

Règlement modifiant le Règlement sur les réserves d'espèces sauvages et le Règlement sur les pénalités administratives en matière d'environnement

Loi sur les espèces sauvages du Canada

Règlement sur les réserves d'espèces sauvages

1 Le paragraphe 3.3(1) du *Règlement sur les réserves d'espèces sauvages*¹ est modifié par adjonction, après l'alinéa a.1), de ce qui suit :

a.11) la Réserve nationale de faune de l'archipel de l'Atlantique, décrite à l'article 11 de la partie I de l'annexe I;

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

11 Réserve nationale de faune de l'archipel de l'Atlantique

(1) *Secteur de l'île Big Fish*

La totalité du lot, de l'étendue ou de la parcelle de terrain situé sur l'île Big Fish, comté de Yarmouth, province de la

¹ C.R.C., c. 1609; SOR/94-594 (Sch., s. 1); SOR/2020-256, s. 1

¹ C.R.C., ch. 1609; DORS/94-594, ann., art.1; DORS/2020-256, art. 1

Scotia, shown as Parcel BFI-R on Department of Public Works and Government Services Plan S-6719 titled "Plan of Survey Showing Parcel 2021-01, Subdivision of Big Fish Island, and Parcel BFI-R (Big Fish Island Remainder), Lands of H.M. in right of Canada", dated February 8, 2022, as signed by Michael S. Doucette, Nova Scotia Land Surveyor, said Parcel BFI-R being more particularly described as follows:

Being the entirety of an island called Big Fish Island situated at the entrance to the Tusket River in the Province of Nova Scotia.

Saving and excepting from Big Fish Island, Parcel 2021-01, as shown on the above-mentioned plan, said Parcel 2021-01 being more particularly described as follows:

Beginning at a survey marker (A) situated on a southern and western boundary of lands now or formerly of H.M. in right of Canada (Parcel BFI-R), said survey marker also being at the intersection of the northern and eastern boundaries of Parcel 2021-01, as shown on the above-mentioned plan, said survey marker being $S13^{\circ}16'12.7''E$, a distance of 4 426.791 m from Nova Scotia High Precision Network Monument number 225444, having grid coordinate values of N 4 845 757.268 m and E 25 382 022.629 m;

Thence along the said western boundary of lands now or formerly of H.M. in right of Canada (Parcel BFI-R), $S04^{\circ}08'20''W$, a distance of 66.227 m to a survey marker;

Thence continuing along the said western boundary of lands now or formerly of H.M. in right of Canada (Parcel BFI-R), $S04^{\circ}08'20''W$, a distance of 16 m, more or less, to a calculated point (B) situated on the ordinary high water mark of the Atlantic Ocean (Tusket River outflow);

Thence following along the ordinary high water mark of the Atlantic Ocean (Tusket River outflow) in a generally northwesterly direction to a calculated point (C);

Thence continuing along the ordinary high water mark of the Atlantic Ocean (Tusket River outflow) in a generally northwesterly direction to a calculated point (D), Point D being $N83^{\circ}53'28''W$, a distance of 43.950 m from the last said survey marker;

Thence continuing along the ordinary high water mark of the Atlantic Ocean (Tusket River outflow) in a generally northwesterly direction to a calculated point (E);

Thence continuing along the ordinary high water mark of the Atlantic Ocean (Tusket River outflow) in a generally northwesterly direction to a calculated point (F), Point F being on the above-mentioned southern boundary of

Nouvelle-Écosse, soit la parcelle BFI-R sur le plan S-6719 du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, intitulé « Plan of Survey Showing Parcel 2021-01, Subdivision of Big Fish Island, and Parcel BFI-R (Big Fish Island Remainder), Lands of H.M. in right of Canada », daté du 8 février 2022 et signé par Michael S. Doucette, arpenteur-géomètre de la Nouvelle-Écosse, cette parcelle étant plus précisément décrite en ces termes :

Toute l'île appelée île Big Fish, située à l'entrée de la rivière Tusket, dans la province de la Nouvelle-Écosse.

À l'exception de la parcelle 2021-01 de l'île Big Fish représentée sur le plan susmentionné, cette parcelle étant plus précisément décrite en ces termes :

À partir d'un point géodésique (A) situé sur une limite de propriété sud et ouest de terres appartenant ou ayant appartenu à Sa Majesté du chef du Canada (parcelle BFI-R), ce point géodésique étant également situé à l'intersection des limites nord et est de la parcelle 2021-01 décrite ci-après, représentée sur le plan susmentionné, ce point géodésique se trouvant vers le sud par $13^{\circ}16'12.7''E$ et à une distance de 4 426,791 m de la borne numéro 225444 du réseau de haute précision de la Nouvelle-Écosse, dont les coordonnées de quadrillage sont N. 4 845 757,268 m et E. 25 382 022,629 m;

De là, le long de la limite ouest de terres appartenant ou ayant appartenu à Sa Majesté du chef du Canada (parcelle BFI-R), vers le sud par $04^{\circ}08'20''O.$, sur une distance de 66,227 m jusqu'à un point géodésique;

De là, le long de la limite ouest de terres appartenant ou ayant appartenu à Sa Majesté du chef du Canada (parcelle BFI-R), vers le sud par $04^{\circ}08'20''O.$, sur une distance d'environ 16 m jusqu'à un point calculé (B) situé sur la laisse de haute mer ordinaire de l'océan Atlantique (embouchure de la rivière Tusket);

De là, le long de la laisse de haute mer ordinaire de l'océan Atlantique (embouchure de la rivière Tusket) vers le nord-ouest jusqu'à un point calculé (C);

De là, le long de la laisse de haute mer ordinaire de l'océan Atlantique (embouchure de la rivière Tusket) vers le nord-ouest jusqu'à un point calculé (D), ce point se trouvant vers le nord par $83^{\circ}53'28''O.$ et à 43,950 m du dernier point géodésique mentionné;

De là, le long de la laisse de haute mer ordinaire de l'océan Atlantique (embouchure de la rivière Tusket) vers le nord-ouest jusqu'à un point calculé (E);

De là, le long de la laisse de haute mer ordinaire de l'océan Atlantique (embouchure de la rivière Tusket) vers le nord-ouest jusqu'à un point calculé (F), ce point se trouvant sur la limite sud des terres susmentionnées appartenant ou

lands now or formerly of H.M. in right of Canada (Parcel BFI-R), Point F also being a distance of 110 m, more or less, along the said ordinary high water mark of the Atlantic Ocean (Tusket River outflow) from the above-mentioned calculated Point B;

Thence along the said southern boundary of lands now or formerly of H.M. in right of Canada (Parcel BFI-R), N83°10'54"E, a distance of 13 m, more or less, to a survey marker, said survey marker also being N09°32'36"W, a distance of 55.250 m from the above-mentioned calculated Point D;

Thence continuing along the said southern boundary of lands now or formerly of H.M. in right of Canada (Parcel BFI-R), N83°10'54"E, a distance of 58.051 m to the place of beginning.

Parcel 2021-01 contains an area of 4 120 m², more or less.

Parcel BFI-R contains an area of 6.59 ha, more or less.

All bearings, distances and coordinates are grid-referenced to longitude 64°30'00"W, the central meridian of MTM Zone 5, NAD83(CSRs) Epoch 2010.0, metric values.

Being and intended to be a portion of Big Fish Island conveyed to H.M. in right of Canada on April 12, 1912 by a provincial grant as recorded on September 26, 1912 in Book DB at Page 627 in the Land Registration Office for the County of Yarmouth.

And also being and intended to be a portion of Big Fish Island as described in an expropriation recorded on March 1, 1912 in Book DB at Page 183 in the Land Registration Office for the County of Yarmouth.

(2) *Green Island Unit*

All that certain rock or island known as Green Island in the County of Yarmouth, Province of Nova Scotia, situated in the Atlantic Ocean at approximately latitude 45°41'20"N and longitude 66°08'35"W and lying south 5 degrees east from Cape Forchu at a distance of 6 nautical miles, containing an area of about 10 acres, more or less, and more particularly shown (in red) on the plan prepared by the Chief Engineers Office — Department of Marine and Fisheries, dated March 21, 1928, as signed by L. E. Cote, Chief Engineer, registered as plan number 219 on October 2, 1928 in Book DY at Page 318 in the Land Registration Office for the County of Yarmouth.

All bearings are magnetic for the year 1922.

ayant appartenu à Sa Majesté du chef du Canada (parcelle BFI-R), et se trouvant également à une distance d'environ 110 m du point calculé B susmentionné le long de la laisse de haute mer ordinaire de l'océan Atlantique (embouchure de la rivière Tusket);

De là, le long de la limite sud de terres appartenant ou ayant appartenu à Sa Majesté du chef du Canada (parcelle BFI-R), vers le nord par 83°10'54" E., sur une distance d'environ 13 m jusqu'à un point géodésique, ce point se trouvant également vers le nord par 09°32'36" O. et à une distance de 55,250 m du point calculé D susmentionné;

De là, le long de la limite sud de terres appartenant ou ayant appartenu à Sa Majesté du chef du Canada (parcelle BFI-R), vers le nord par 83°10'54" E., sur une distance de 58,051 m jusqu'au point de départ.

La parcelle 2021-01 décrite ci-dessus a une superficie d'environ 4 120 m².

La parcelle BFI-R décrite ci-dessus a une superficie d'environ 6,59 ha.

Tous les relèvements, distances et coordonnées sont calculés en fonction de coordonnées de quadrillage, dont l'axe de référence longitudinal 64°30'00" O. correspond au méridien central de la zone 5 de la projection cartographique MTM, selon le système de référence NAD83(CSRs), époque 2010.0, exprimés en valeurs métriques.

Le tout étant et devant être une partie de l'île Big Fish transférée à Sa Majesté du chef du Canada le 12 avril 1912 dans le cadre d'un acte de concession provincial enregistré le 26 septembre 1912 dans le livre DB, à la page 627, du bureau d'enregistrement foncier du comté de Yarmouth.

Le tout étant et devant être également la partie de l'île Big Fish décrite dans un document d'expropriation enregistré le 1^{er} mars 1912 dans le livre DB, à la page 183, du bureau d'enregistrement foncier du comté de Yarmouth.

(2) *Secteur de l'île Green*

La totalité de l'île ou du rocher connu sous le nom d'île Green, dans l'océan Atlantique, comté de Yarmouth, province de la Nouvelle-Écosse, située à environ 45°41'20" de latitude nord et 66°08'35" de longitude ouest et se trouvant au sud à 5 degrés est du cap Forchu, à une distance de 6 milles marins de ce cap, ce qui équivaut à une superficie d'environ 10 acres, représentée plus précisément (en rouge) dans le plan préparé par le bureau du chef mécanicien du ministère de la Marine et des Pêcheries, daté du 21 mars 1928 et signé par L. E. Cote, chef mécanicien, et enregistré sous le numéro 219 le 2 octobre 1928 dans le livre DY, à la page 318, du bureau d'enregistrement foncier du comté de Yarmouth.

Tous les relèvements sont des relèvements magnétiques pour l'année 1922.

Being and intended to be those same lands as referenced in an expropriation dated March 28, 1928 and registered on October 2, 1928 in Book DY at Page 318 in the Land Registration Office for the County of Yarmouth.

And also being and intended to be those same lands as referenced in a deed dated February 4, 1929 and registered on June 19, 1929 in Book DY at Page 702 in the Land Registration Office for the County of Yarmouth.

Saving and excepting from the above-described Green Island:

All that certain island, lot, piece or parcel of land situated at Green Island, County of Yarmouth, Province of Nova Scotia, being more particularly shown as Parcel 2021-01 on Department of Public Works and Government Services Plan S-6720 titled "Plan of Survey Showing Parcel 2021-01, Lands of H.M. in right of Canada", dated February 8, 2022, as signed by Michael S. Doucette, Nova Scotia Land Surveyor, said Parcel 2021-01 being more particularly described as follows:

Beginning at a survey marker (A) situated at the north-eastern corner of Parcel 2021-01 and being situated on lands now or formerly of H.M. in right of Canada (PID 90236613) as shown on the above-mentioned plan, said survey marker being S15°41'11.7"W, a distance of 9 753.207 m from Nova Scotia High Precision Network Monument number 226343;

Thence along the said lands now or formerly of H.M. in right of Canada (PID 90236613), S04°10'14"W, a distance of 50.465 m to a survey marker situated on the said lands now or formerly of H.M. in right of Canada (PID 90236613);

Thence continuing along the said lands now or formerly of H.M. in right of Canada (PID 90236613), S82°13'33"W, a distance of 49.465 m to a survey marker situated on the said lands now or formerly of H.M. in right of Canada (PID 90236613);

Thence continuing along the said lands now or formerly of H.M. in right of Canada (PID 90236613), N13°02'48"E, a distance of 52.821 m to a survey marker situated on the said lands now or formerly of H.M. in right of Canada (PID 90236613);

Thence continuing along the said lands now or formerly of H.M. in right of Canada (PID 90236613), N82°13'33"E, a distance of 41.134 m to the place of beginning.

Le tout étant et devant être les mêmes terres que celles mentionnées dans un document d'expropriation daté du 28 mars 1928 et enregistré le 2 octobre 1928 dans le livre DY, à la page 318, du bureau d'enregistrement foncier du comté de Yarmouth.

Le tout étant et devant être également les mêmes terres que celles mentionnées dans un acte de cession daté du 4 février 1929 et enregistré le 19 juin 1929 dans le livre DY, à la page 702, du bureau d'enregistrement foncier du comté de Yarmouth.

À l'exception de l'île Green décrite ci-dessus :

La totalité de l'île, du lot, de l'étendue ou de la parcelle de terrain situé sur l'île Green, comté de Yarmouth, province de la Nouvelle-Écosse, soit plus précisément la parcelle 2021-01 indiquée sur le plan S-6720 du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux intitulé « Plan of Survey Showing Parcel 2021-01, Lands of H.M. in right of Canada », daté du 8 février 2022 et signé par Michael S. Doucette, arpenteur-géomètre de la Nouvelle-Écosse, cette parcelle étant plus précisément décrite en ces termes :

À partir d'un point géodésique (A) situé au coin nord-est de la parcelle 2021-01 et se trouvant sur des terres appartenant ou ayant appartenu à Sa Majesté du chef du Canada (NIP 90236613), comme il est indiqué sur le plan susmentionné, le point géodésique se trouvant vers le sud par 15°41'11,7" O. et à une distance de 9 753,207 m à partir de la borne numéro 226343 du réseau de haute précision de la Nouvelle-Écosse;

De là, le long de terres appartenant ou ayant appartenu à Sa Majesté du chef du Canada (NIP 90236613), vers le sud par 04°10'14" O., sur une distance de 50,465 m jusqu'à un point géodésique situé sur les terres appartenant ou ayant appartenu à Sa Majesté du chef du Canada (NIP 90236613);

De là, le long de terres appartenant ou ayant appartenu à Sa Majesté du chef du Canada (NIP 90236613), vers le sud par 82°13'33" O., sur une distance de 49,465 m jusqu'à un point géodésique situé sur les terres appartenant ou ayant appartenu à Sa Majesté du chef du Canada (NIP 90236613);

De là, le long de terres appartenant ou ayant appartenu à Sa Majesté du chef du Canada (NIP 90236613), vers le nord par 13°02'48" E., sur une distance de 52,821 m jusqu'à un point géodésique situé sur des terres appartenant ou ayant appartenu à Sa Majesté du chef du Canada (NIP 90236613);

De là, le long de terres appartenant ou ayant appartenu à Sa Majesté du chef du Canada (NIP 90236613), vers le nord par 82°13'33" E., sur une distance de 41,134 m jusqu'au point de départ.

Parcel 2021-01 contains an area of 2 236 m², more or less.

All azimuths are grid-referenced to longitude 64°30'00"W, the central meridian of MTM Zone 5, NAD83(CSRs) Epoch 2010.0, metric values.

Being and intended to be a portion of those same lands as referenced in a deed dated February 4, 1929 and registered on June 19, 1929 in Book DY at Page 702 in the Land Registration Office for the County of Yarmouth.

And also being and intended to be a portion of those same lands as referenced in an expropriation dated March 28, 1928 and registered on October 2, 1928 in Book DY at Page 318 in the Land Registration Office for the County of Yarmouth.

And also being and intended to be a portion of those same lands as shown on a plan prepared by the Department of Marine and Fisheries (File No. 20209.5.L), dated September 28, 1928, L.R.O. plan number 219 in the Land Registration Office for the County of Yarmouth.

Green Island Remainder contains an area of 4.5 ha, more or less, (area excludes Parcel 2021-01) as shown on the above-mentioned Plan S-6720.

(3) Guyon Island Unit

All that certain lot, piece or parcel of land situated at Guyon Island, County of Cape Breton, Province of Nova Scotia, shown as Parcel GI-R on Department of Public Works and Government Services Plan S-6667 titled "Plan of Survey of Parcel GI-1, Subdivision of Guyon Island, and Showing Parcel GI-R (Guyon Island Remainder), Land Granted to H.M. in right of Canada", dated March 11, 2021, as signed by H. James McIntosh, Nova Scotia Land Surveyor, said Parcel GI-R being more particularly described as follows:

All that certain island near Fourchu Bay, Cape Breton Island, Province of Nova Scotia, known as and called Guyon Island.

Saving and excepting from Guyon Island, Parcel GI-1, as shown on the above-mentioned plan, said Parcel GI-1 being more particularly described as follows:

Beginning at a survey marker situated at the intersection of the northeastern and northwestern boundaries of Parcel GI-1 at Point 2, said survey marker being S25°03'29"W, a distance of 19 813.935 m from Nova Scotia Real Time

La parcelle 2021-01 décrite ci-dessus a une superficie d'environ 2 236 m².

Tous les azimuts sont calculés en fonction de coordonnées de quadrillage, dont l'axe de référence longitudinal 64°30'00" O. correspond au méridien central de la zone 5 de la projection cartographique MTM, selon le système de référence NAD83(SCRS), époque 2010.0, exprimés en valeurs métriques.

Le tout étant et devant être une partie des mêmes terres que celles mentionnées dans un acte de cession daté du 4 février 1929 et enregistré le 19 juin 1929 dans le livre DY, à la page 702, du bureau d'enregistrement foncier du comté de Yarmouth.

Le tout étant et devant être également une partie des mêmes terres que celles mentionnées dans un document d'expropriation daté du 28 mars 1928 et enregistré le 2 octobre 1928 dans le livre DY, à la page 318, du bureau d'enregistrement foncier du comté de Yarmouth.

Le tout étant et devant être également une partie des mêmes terres représentées sur un plan préparé par le ministère de la Marine et des Pêcheries (numéro de dossier 20209.5.L), daté du 28 septembre 1928, numéro de plan 219 du bureau d'enregistrement foncier du comté de Yarmouth.

Le reste de l'île Green décrite ci-dessus ayant une superficie d'environ 4,5 ha (cette superficie exclut la parcelle 2021-01) comme il est indiqué sur le plan S-6720 susmentionné.

(3) Secteur de l'île Guyon

La totalité du lot, de l'étendue ou de la parcelle de terrain situé sur l'île Guyon, comté de Cape Breton, province de la Nouvelle-Écosse, soit la parcelle GI-R sur le plan S-6667 du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux intitulé « Plan of Survey of Parcel GI-1, Subdivision of Guyon Island, and Showing Parcel GI-R (Guyon Island Remainder), Land Granted to H.M. in right of Canada », daté du 11 mars 2021 et signé par H. James McIntosh, arpenteur-géomètre de la Nouvelle-Écosse, cette parcelle étant plus précisément décrite en ces termes :

La totalité de l'île connue sous le nom d'île Guyon et située près de la baie Fourchu de l'île du Cap Breton, province de la Nouvelle-Écosse.

À l'exception de la parcelle GI-1 de l'île Guyon représentée sur le plan susmentionné, cette parcelle étant plus précisément décrite en ces termes :

À partir d'un point géodésique situé à l'intersection des limites nord-est et nord-ouest de la parcelle GI-1, soit le point 2, le point géodésique se trouvant vers le sud par 25°03'29" O. et à une distance de 19 813,935 m à partir de

Coordinate Monument number 3464 having grid coordinate values of N 5 088 554.329 m and E 24 616 282.106 m as shown on the above-mentioned plan;

Thence S30°40'00"E along the said northeastern boundary of Parcel GI-1, a distance of 62.350 m to a survey marker on the southeastern boundary of Parcel GI-1;

Thence S59°20'00"W along the said southeastern boundary of Parcel GI-1, a distance of 56.500 m to a survey marker on the southwestern boundary of Parcel GI-1;

Thence N30°40'00"W along the said southwestern boundary of Parcel GI-1, a distance of, 62.350 m to a survey marker on the said northwestern boundary of Parcel GI-1;

Thence N59°20'00"E along the said northwestern boundary of Parcel GI-1, a distance of, 56.500 m to the place of beginning.

Parcel GI-1 contains an area of 3 522.8 m².

Parcel GI-R contains an area of 11.9 ha, more or less.

All bearings, distances and coordinates are grid-referenced to longitude 61°30'00"W, the central meridian of MTM Zone 4, NAD83(CSRS) Epoch 2010.0, metric values.

Being and intended to be a portion of Guyon Island conveyed to H.M. in right of Canada on August 1, 1912 by a provincial grant as recorded on February 1, 1913 as Grant No. 21382 in Book 187 at Page 158 in the Land Registration Office for the County of Cape Breton.

(4) Hog Island Unit

All that certain lot, piece or parcel of land situated at Hog Island, County of Guysborough, Province of Nova Scotia, shown as Parcel HI-R on a plan titled "Plan of Survey of Parcel HI-1, Subdivision of Hog Island, and Showing Parcel HI-R (Hog Island Remainder), Land Granted to H.M. in right of Canada", dated March 10, 2021 as signed by H. James McIntosh, Nova Scotia Land Surveyor.

Being and intended to be all the island known as Hog Island and being shown on the above-mentioned plan and being bound by 2 946 m, more or less, of the ordinary high water mark of the Atlantic Ocean, The Passage and Summer Harbour.

la borne numéro 3464 de coordonnées de quadrillage en temps réel de la Nouvelle-Écosse, dont les coordonnées sont N. 5 088 554,329 m et E. 24 616 282,106 m, comme il est indiqué sur le plan susmentionné;

De là, le long de la limite nord-est de la parcelle GI-1, vers le sud par 30°40'00" E., sur une distance de 62,350 m jusqu'à un point géodésique situé sur la limite sud-est de cette parcelle;

De là, le long de la limite sud-est de la parcelle GI-1, vers le sud par 59°20'00" O., sur une distance de 56,500 m jusqu'à un point géodésique situé sur la limite sud-ouest de cette parcelle;

De là, le long de la limite sud-ouest de la parcelle GI-1, vers le nord par 30°40'00" O., sur une distance de 62,350 m jusqu'à un point géodésique situé sur la limite nord-ouest de cette parcelle;

De là, le long de la limite nord-ouest de la parcelle GI-1, vers le nord par 59°20'00" E., sur une distance de 56,500 m jusqu'au point de départ.

La parcelle GI-1 décrite ci-dessus a une superficie d'environ 3 522,8 m².

La parcelle GI-R décrite ci-dessus a une superficie d'environ 11,9 ha.

Tous les relèvements, distances et coordonnées sont calculés en fonction de coordonnées de quadrillage, dont l'axe de référence longitudinal 61°30'00" O. correspond au méridien central de la zone 4 de la projection cartographique MTM, selon le système de référence NAD83(CSRS), époque 2010.0, exprimés en valeurs métriques.

Le tout étant et devant être une partie de l'île Guyon transférée à Sa Majesté du chef du Canada le 1^{er} août 1912 dans le cadre d'un acte de concession provincial enregistré le 1^{er} février 1913 sous le numéro 21382 dans le livre 187, à la page 158, du bureau d'enregistrement foncier du comté de Cape Breton.

(4) Secteur de l'île Hog

La totalité du lot, de l'étendue ou de la parcelle de terrain situé à l'île Hog, comté de Guysborough, province de la Nouvelle-Écosse, soit la parcelle HI-R sur le plan intitulé « Plan of Survey of Parcel HI-1, Subdivision of Hog Island, and Showing Parcel HI-R (Hog Island Remainder), Land Granted to H.M. in right of Canada », daté du 10 mars 2021 et signé par H. James McIntosh, arpenteur-géomètre de la Nouvelle-Écosse.

Le tout étant et devant être toute l'île connue sous le nom d'île Hog, représentée sur le plan susmentionné et délimitée par environ 2 946 m de la laisse de haute mer ordinaire de l'océan Atlantique, le passage The Passage et le havre Summer.

Parcel HI-R contains an area of 22.1 ha, more or less.

All bearings and distances are grid-referenced to longitude 61°30'00"W, the central meridian of MTM Zone 4, NAD83(CSRS) Epoch 2010.0, metric values.

Being and intended to be those same lands as described in Provincial Crown Grant No. 19572, dated November 13, 1904 and registered October 8, 1915 in Book 23 at Page 102 in the Land Registration Office for the County of Guysborough.

Saving and excepting that piece or parcel of land shown as Parcel HI-1 as shown on the above-mentioned plan and being more particularly described as follows:

Beginning at a survey marker situated at the most north-western corner of Parcel HI-1 and being S52°17'31"W, a distance of 18 889.457 m from Real Time Coordinate Monument number 3478, said survey marker having grid coordinate values N 5 009 940.403 m and E 24 521 982.487 m;

Thence N89°12'33"E, a distance of 64.803 m to a point situated on the ordinary high water mark of the Atlantic Ocean, said point being N89°12'33"E, a distance of 28.32 m from a witness survey marker;

Thence following along the course of the said ordinary high water mark of the Atlantic Ocean and generally in southerly and northwesterly directions for a distance of 212 m, more or less, to a point, said point being S07°44'11"W, a distance of 28.37 m from a witness survey marker;

Thence N07°44'11"E, a distance of 63.585 m to the place of beginning.

Parcel HI-1 contains an area of 4 459 m², more or less.

All bearings and distances are grid-referenced to longitude 61°30'00"W, the central meridian of MTM Zone 4, NAD83(CSRS) Epoch 2010.0, metric values.

(5) Three Top Island Unit

All that certain lot, piece or parcel of land situated at Three Top Island, County of Guysborough, Province of Nova Scotia, shown as Parcel TTI-R on Department of Public Works and Government Services Plan S-6706 titled "Plan of Survey of Parcel 2021-1, and Showing Parcel TTI-R

La parcelle HI-R décrite ci-dessus a une superficie d'environ 22,1 ha.

Tous les relèvements et distances sont calculés en fonction de coordonnées de quadrillage, dont l'axe de référence longitudinal 61°30'00" O. correspond au méridien central de la zone 4 de la projection cartographique MTM, selon le système de référence NAD83(SCRS), époque 2010.0, exprimés en valeurs métriques.

Le tout étant et devant être les mêmes terres que celles décrites dans un acte de concession provincial de la Couronne daté du 13 novembre 1904 et enregistré le 8 octobre 1915 sous le numéro 19572 dans le livre 23, à la page 102, du bureau d'enregistrement foncier du comté de Guysborough.

À l'exception de l'étendue ou de la parcelle de terrain indiquée comme étant la parcelle HI-1, représentée sur le plan susmentionné et plus précisément décrite en ces termes :

À partir d'un point géodésique situé au coin le plus au nord-ouest de la parcelle HI-1 décrite ci-après, qui se trouve vers le sud par 52°17'31" O., et à une distance de 18 889,457 m à partir de la borne numéro 3478 de coordonnées en temps réel, les coordonnées de quadrillage de ce point étant N. 5 009 940,403 m et E. 24 521 982,487 m;

De là, vers le nord par 89°12'33" E., sur une distance de 64,803 m jusqu'à un point situé sur la laisse de haute mer ordinaire de l'océan Atlantique, ce point se trouvant vers le nord par 89°12'33" E., et à une distance de 28,32 m de la balise-témoin du point géodésique;

De là, le long de la laisse de haute mer ordinaire de l'océan Atlantique et vers le sud et le nord-ouest, sur une distance d'environ 212 m jusqu'à un point se trouvant vers le sud par 07°44'11" O., et à une distance de 28,37 m de la balise-témoin d'un point géodésique;

De là, vers le nord par 07°44'11" E., sur une distance de 63,585 m jusqu'au point de départ.

La parcelle HI-1 décrite ci-dessus a une superficie d'environ 4 459 m².

Tous les relèvements et distances sont calculés en fonction de coordonnées de quadrillage, dont l'axe de référence longitudinal 61°30'00" O., correspond au méridien central de la zone 4 de la projection cartographique MTM, selon le système de référence NAD83(SCRS), époque 2010.0, exprimés en valeurs métriques.

(5) Secteur de l'île Three Top

La totalité du lot, de l'étendue ou de la parcelle de terrain situé sur l'île Three Top, comté de Guysborough, province de la Nouvelle-Écosse, soit la parcelle TTI-R sur le plan S-6706 du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux intitulé « Plan of Survey

(Grant 19039 Remainder), Land Granted to H.M. in right of Canada”, dated November 2, 2021, as signed by H. James McIntosh, Nova Scotia Land Surveyor, said Parcel TTI-R being more particularly described as follows:

All that certain island near the entrance to Whitehead Harbour, Guysborough County, Province of Nova Scotia, known as and called Three Top Island.

Saving and excepting from Three Top Island, Parcel 2021-1, as shown on the above-mentioned plan, said Parcel 2021-1 being more particularly described as follows:

Beginning at the intersection of the southwestern and northwestern boundaries of Parcel 2021-1 at a point having grid coordinate values of N 5 007 634.934 m and E 24 526 749.587 m as shown on the above-mentioned plan;

Thence N43°56'00"E along the northwestern boundary of Parcel 2021-1, a distance of 70.893 m, more or less, to the northeastern ordinary high water mark of Three Top Island;

Thence southeasterly and southwesterly along the northeastern and southeastern ordinary high water marks of Three Top Island, a distance of 158 m, more or less, to the southwestern boundary of Parcel 2021-1;

Thence N46°04'00"W along the southwestern boundary of Parcel 2021-1, a distance of 82.894 m to the place of beginning.

Parcel 2021-1 contains an area of 5 147 m², more or less.

Parcel TTI-R contains an area of 7.0 ha, more or less.

All bearings, distances and coordinates are grid-referenced to longitude 61°30'00"W, the central meridian of MTM Zone 4, NAD83(CSRS) Epoch 2010.0, metric values.

Being and intended to be a portion of Three Top Island conveyed to H.M. in right of Canada by Provincial Grant No. 19039 dated May 10, 1898 from H.M. in right of the Province of Nova Scotia and registered on June 1, 1898 in Grant Book B in the Land Registration Office for the County of Guysborough.

(6) Whitehead Island Unit

All that certain lot, piece or parcel of land situated at Whitehead Island, County of Yarmouth, Province of Nova Scotia, shown as Parcel WHI-R on Department of

of Parcel 2021-1, and Showing Parcel TTI-R (Grant 19039 Remainder), Land Granted to H.M. in right of Canada », daté du 2 novembre 2021 et signé par H. James McIntosh, arpenteur-géomètre de la Nouvelle-Écosse, cette parcelle étant plus précisément décrite en ces termes :

La totalité de l'île connue sous le nom d'île Three Top près de l'entrée du havre Whitehead, comté de Guysborough, province de la Nouvelle-Écosse.

À l'exception de la parcelle 2021-1 de l'île Three Top, représentée sur le plan susmentionné, cette parcelle étant plus précisément décrite en ces termes :

À partir de l'intersection des limites sud-ouest et nord-ouest de la parcelle 2021-1, à un point dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 007 634,934 m et E. 24 526 749,587 m, comme il est indiqué sur le plan susmentionné;

De là, le long de la limite nord-ouest de la parcelle 2021-1, vers le nord par 43°56'00" E., sur une distance d'environ 70,893 m jusqu'à la laisse de haute mer ordinaire au nord-est de l'île Three Top;

De là, vers le sud-est, puis le sud-ouest le long de la laisse de haute mer ordinaire au nord-est et au sud-est de l'île Three Top, sur une distance d'environ 158 m jusqu'à la limite sud-ouest de la parcelle 2021-1;

De là, le long de la limite sud-ouest de la parcelle 2021-1, vers le nord par 46°04'00" O., sur une distance de 82,894 m jusqu'au point de départ.

La parcelle 2021-1 décrite ci-dessus a une superficie d'environ 5 147 m².

La parcelle TTI-R décrite ci-dessus a une superficie d'environ 7 ha.

Tous les relèvements, distances et coordonnées sont calculés en fonction de coordonnées de quadrillage, dont l'axe de référence longitudinal 61°30'00" O. correspond au méridien central de la zone 4 de la projection cartographique MTM, selon le système de référence NAD83(CSRS), époque 2010.0, exprimés en valeurs métriques.

Le tout étant et devant être une partie de l'île Three Top transférée à Sa Majesté du chef du Canada par Sa Majesté du chef de la province de la Nouvelle-Écosse le 10 mai 1898 dans le cadre de l'acte de concession provincial enregistré le 1^{er} juin 1898 sous le numéro 19039 dans le livre des actes B du bureau d'enregistrement foncier du comté de Guysborough.

(6) Secteur de l'île Whitehead

La totalité du lot, de l'étendue ou de la parcelle de terrain situé sur l'île Whitehead, comté de Yarmouth, province de la Nouvelle-Écosse, soit la parcelle WHI-R sur le

Public Works and Government Services Plan S-6729 titled “Plan of Survey Showing Parcel 2021-01, Subdivision of Whitehead Island, and Parcel WHI-R (Whitehead Island Remainder), Lands of H.M. in right of Canada”, dated March 8, 2022, as signed by Michael S. Doucette, Nova Scotia Land Surveyor, said Parcel WHI-R being more particularly described as follows:

All that certain island in Lobster Bay, Yarmouth County, Province of Nova Scotia, known as and called Whitehead Island.

Saving and excepting from Whitehead Island, Parcel 2021-01, as shown on the above-mentioned plan, said Parcel 2021-01 being more particularly described as follows:

Beginning at a survey marker point (A) situated on a southern boundary of lands now or formerly of H.M. in right of Canada (Parcel WHI-R), said survey marker being S32°03'08.8"W, a distance of 7 445.194 m from Nova Scotia High Precision Network Monument number 225363 having grid coordinate values of N 4 843 088.153 m and E 25 393 716.759 m as shown on the above-mentioned plan;

Thence S68°59'29"E along the said southern boundary of lands now or formerly of H.M. in right of Canada (Parcel WHI-R), a distance of 19.684 m to a calculated point situated on the ordinary high water mark of Lobster Bay;

Thence along said ordinary high water mark of Lobster Bay in a generally westerly direction, a total distance of 170 m, more or less, to a calculated point situated on the said ordinary high water mark of Lobster Bay and being the southwestern corner of said lands of H.M. in right of Canada (Parcel WHI-R);

Thence N88°50'27"E along the said southern boundary of lands now or formerly of H.M. in right of Canada (Parcel WHI-R), a distance of 35.926 m to a survey marker;

Thence continuing along said boundary of lands now or formerly of H.M. in right of Canada (Parcel WHI-R) N88°50'27"E, a distance of 19.724 m to a survey marker situated at the southern corner of said lands now or formerly of H.M. in right of Canada (Parcel WHI-R);

Thence along said boundary of lands now or formerly of H.M. in right of Canada (Parcel WHI-R) S68°59'29"E, a distance of 41.199 m to the place of beginning.

Parcel 2021-01 contains an area of 5 019 m², more or less.

plan S-6729 du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux intitulé « Plan of Survey Showing Parcel 2021-01, Subdivision of Whitehead Island, and Parcel WHI-R (Whitehead Island Remainder), Lands of H.M. in right of Canada », daté du 8 mars 2022 et signé par Michael S. Doucette, arpenteur-géomètre de la Nouvelle-Écosse, cette parcelle étant plus précisément décrite en ces termes :

La totalité de l'île connue sous le nom d'île Whitehead située dans la baie Lobster, comté de Yarmouth, dans la province de la Nouvelle-Écosse.

À l'exception de la parcelle 2021-01 de l'île Whitehead, représentée sur le plan susmentionné, cette parcelle étant plus précisément décrite en ces termes :

À partir d'un point géodésique (A) situé sur la limite sud des terres appartenant ou ayant appartenu à Sa Majesté du chef du Canada (parcelle WHI-R), ce point géodésique se trouvant vers le sud par 32°03'08,8" O. et à une distance de 7 445,194 m de la borne numéro 225363 du réseau de haute précision de la Nouvelle-Écosse, dont les coordonnées de quadrillage sont N. 4 843 088,153 m et E. 25 393 716,759 m, comme il est indiqué sur le plan susmentionné;

De là, le long de la limite sud de terres appartenant ou ayant appartenu à Sa Majesté du chef du Canada (parcelle WHI-R), vers le sud par 68°59'29" E., sur une distance de 19,684 m jusqu'à un point calculé situé sur la laisse de haute mer ordinaire de la baie Lobster;

De là, le long de la laisse de haute mer ordinaire de la baie Lobster vers l'ouest, sur une distance totale d'environ 170 m jusqu'à un point calculé situé sur la laisse de haute mer ordinaire de la baie Lobster qui représente le coin sud-ouest de terres appartenant à Sa Majesté du chef du Canada (parcelle WHI-R);

De là, le long de la limite sud de terres appartenant ou ayant appartenu à Sa Majesté du chef du Canada (parcelle WHI-R), vers le nord par 88°50'27" E., sur une distance de 35,926 m jusqu'à un point géodésique;

De là, en continuant le long de la limite de terres appartenant ou ayant appartenu à Sa Majesté du chef du Canada (parcelle WHI-R), vers le nord par 88°50'27" E., sur une distance de 19,724 m jusqu'à un point géodésique situé au coin sud de terres appartenant ou ayant appartenu à Sa Majesté du chef du Canada (parcelle WHI-R);

De là, le long de la limite de terres appartenant ou ayant appartenu à Sa Majesté du chef du Canada (parcelle WHI-R), vers le sud par 68°59'29" E., sur une distance de 41,199 m jusqu'au point de départ.

La parcelle 2021-01 décrite ci-dessus a une superficie d'environ 5 019 m².

Parcel WHI-R contains an area of 4.13 ha, more or less.

All bearings, distances and coordinates are grid-referenced to longitude 64°30'00"W, the central meridian of MTM Zone 5, NAD83(CSRS) Epoch 2010.0, metric values.

Being and intended to be a portion of Whitehead Island conveyed to H.M. in right of Canada by an indenture from James Spinney on May 22, 1875, as recorded on June 16, 1875 in Book AX at Page 352 in the Land Registration Office for the County of Yarmouth, and an indenture from Lawrence Burrill and Hannah Burrill on December 11, 1973 as recorded on April 2, 1974 in Book JA at Page 223 in the Land Registration Office for the County of Yarmouth.

Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Act

Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Regulations

3 Divison 2 of Part 2 of Schedule 1 to the *Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Regulations*² is amended by adding the following after item 35:

Column 1		Column 2
Item	Provision	Violation Type
35.1	3.3(3)	B

Coming into Force

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

La parcelle WHI-R décrite ci-dessus a une superficie d'environ 4,13 ha.

Tous les relèvements, distances et coordonnées sont calculés en fonction de coordonnées de quadrillage, dont l'axe de référence longitudinal 64°30'00" O. correspond au méridien central de la zone 5 de la projection cartographique MTM, selon le système de référence NAD83(CSRS), époque 2010.0, exprimés en valeurs métriques.

Le tout étant et devant être une partie de l'île Whitehead transférée à Sa Majesté du chef du Canada par James Spinney le 22 mai 1875 dans le cadre d'un acte enregistré le 16 juin 1875 dans le livre AX, à la page 352, du bureau d'enregistrement foncier du comté de Yarmouth, et par Lawrence Burrill et Hannah Burrill le 11 décembre 1973 dans le cadre d'un acte enregistré le 2 avril 1974 dans le livre JA, à la page 223, du bureau d'enregistrement foncier du comté de Yarmouth.

Loi sur les pénalités administratives en matière d'environnement

Règlement sur les pénalités administratives en matière d'environnement

3 La section 2 de la partie 2 de l'annexe 1 du *Règlement sur les pénalités administratives en matière d'environnement*² est modifiée par adjonction, après l'article 35, de ce qui suit :

Colonne 1		Colonne 2
Article	Disposition	Type de violation
35.1	3.3(3)	B

Entrée en vigueur

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

² SOR/2017-109

² DORS/2017-109

Regulations Amending the Arctic Shipping Safety and Pollution Prevention Regulations and the Administrative Monetary Penalties and Notices (CSA 2001) Regulations

Statutory authorities

Arctic Waters Pollution Prevention Act
Canada Shipping Act, 2001

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

Canada has had a domestic regulatory regime for Arctic shipping for over fifty years. However, mandatory international measures to address the risks of ships operating in polar regions were only introduced on January 1, 2017, when the International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code) entered into force through the addition of Chapter XIV to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). Before this, the absence of mandatory international standards for polar navigation — including in the Canadian Arctic — contributed to heightened safety and environmental risks and resulted in a patchwork of individual Arctic State rules and an inconsistent regulatory framework for ships transiting across high latitudes.

Accident and incident data submitted by Arctic states and other stakeholders with equities in the region to the International Maritime Organization (IMO) demonstrates that non-SOLAS vessels, especially fishing vessels and yachts, are operating with increasing frequency in polar waters and are vulnerable to the same risks as ships certified under SOLAS. These risks include reduced search and rescue capabilities, limited navigational charting, changing and challenging ice conditions and equipment and instructions not functioning properly at high latitudes.

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique et le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis (LMMC 2001)

Fondements législatifs

Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques
Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Le Canada dispose d'un régime de réglementation national pour le transport maritime dans l'Arctique depuis plus de cinquante ans. Toutefois, les mesures internationales obligatoires visant à atténuer les risques liés à l'exploitation de bâtiments dans les régions polaires ont seulement été adoptées le 1^{er} janvier 2017, lorsque le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (Recueil sur la navigation polaire) est entré en vigueur par l'ajout du chapitre XIV à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS). L'absence antérieure de normes internationales obligatoires en matière de navigation polaire, y compris dans l'Arctique canadien, a contribué à accroître les risques pour la sécurité et l'environnement, en plus de donner lieu à l'établissement d'un ensemble de règles disparates individuelles par les États arctiques et à la création d'un cadre réglementaire incohérent pour les bâtiments qui naviguent à des latitudes élevées.

Les données sur les accidents et les incidents soumises à l'Organisation maritime internationale (OMI) par les États arctiques et d'autres intervenants ayant des intérêts dans la région révèlent que des bâtiments non ressortissant à la Convention SOLAS, plus particulièrement des bâtiments de pêche et des yachts, sont de plus en plus exploités dans les eaux polaires et que ceux-ci sont exposés aux mêmes risques que les bâtiments certifiés en vertu de la Convention SOLAS. Parmi ces risques figurent les capacités réduites de recherche et de sauvetage, le nombre limité de cartes nautiques, les conditions de glace changeantes et difficiles, et l'inefficacité potentielle de l'équipement et des instructions à des latitudes élevées.

At the 107th session of the Maritime Safety Committee, the IMO adopted amendments to the SOLAS Convention and the Polar Code that introduced new navigation safety and voyage planning requirements for non-SOLAS vessels operating in polar regions.¹ As a member state of the IMO, and a signatory to the SOLAS Convention, Canada is required to align its domestic regulations with international updates to the Polar Code through amendments to the *Arctic Shipping Safety and Pollution Prevention Regulations* (ASSPPR) (the proposed Regulations).

The new navigation safety and voyage planning requirements are based on years of discussions at the IMO's Maritime Safety Committee and its Sub-Committee on Navigation, Communication and Search and Rescue. All eight Arctic States, including Canada, were active and supportive at the IMO in the development of these additional safety measures under the Polar Code.

Background

Canada has long been at the forefront of protecting the Arctic environment. In 1970, Canada enacted the *Arctic Waters Pollution Prevention Act* (AWPPA), a strict pollution prevention regime that protects the Arctic marine environment north of the 60th parallel of north latitude and out to the outer limit of Canada's exclusive economic zone. The AWPPA and its regulations establish

- specific construction and equipment carriage standards for vessels engaged in Arctic shipping;
- a system of shipping safety control zones;
- a ban on discharges of oil, hazardous chemicals, and garbage; and
- set out liability limits associated with the deposit of waste into Arctic waters.

In continued recognition of the unique safety risks inherent to the region and the sensitivity of the marine environment to ship traffic, on July 1, 2010, Canada made ship reporting mandatory through the *Northern Canada Vessel Traffic Services Zone Regulations* (NORDREG) for vessels operating in Canadian northern waters. NORDREG plays a vital role in the identification and monitoring of vessels by the Canadian Coast Guard's Marine Communications and Traffic Services Centre in Iqaluit and helps ensure that information is available to

À la 107^e session du Comité de la sécurité maritime, l'OMI a adopté des modifications à la Convention SOLAS et au Recueil sur la navigation polaire, de manière à instaurer de nouvelles exigences relatives à la sécurité de la navigation et à la planification du voyage pour les bâtiments non ressortissant à la Convention SOLAS qui sont exploités dans les régions polaires¹. À titre d'État membre de l'OMI et de signataire de la Convention SOLAS, le Canada est tenu d'harmoniser sa réglementation nationale avec les mises à jour internationales du Recueil sur la navigation polaire en apportant des modifications au *Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique* (RSNPPA – le projet de règlement).

Les nouvelles exigences en matière de sécurité de la navigation et de planification du voyage sont fondées sur des années de discussions au sein du Comité de la sécurité maritime de l'OMI et de son Sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage. Les huit États arctiques, dont le Canada, ont participé activement à l'élaboration de ces mesures de sécurité supplémentaires du Recueil sur la navigation polaire et ont appuyé l'OMI dans le cadre de ces efforts.

Contexte

Le Canada joue depuis longtemps un rôle prépondérant dans la protection de l'environnement arctique. En 1970, il a promulgué la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* (LPPEA), un régime rigoureux de prévention de la pollution destiné à protéger le milieu marin arctique au nord du 60^e parallèle de latitude nord, jusqu'à la limite extérieure de la zone économique exclusive du Canada. La LPPEA et ses règlements d'application établissent ce qui suit :

- des normes précises de construction et de transport d'équipement pour les bâtiments effectuant du transport maritime dans l'Arctique;
- un système de zones de contrôle de la sécurité de la navigation;
- l'interdiction de rejeter des hydrocarbures, des produits chimiques dangereux et des déchets;
- des limites de responsabilité en ce qui touche le dépôt de déchets dans les eaux arctiques.

Le 1^{er} juillet 2010, dans la poursuite de ses efforts visant à tenir compte des risques particuliers pour la sécurité inhérents à la région et de la sensibilité du milieu marin au trafic maritime, le Canada a rendu obligatoire la production de comptes rendus en vertu du *Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien* (NORDREG) pour les bâtiments exploités dans les eaux nordiques canadiennes. Le NORDREG joue un rôle essentiel en facilitant l'identification et la surveillance des bâtiments par le centre d'Iqaluit des Services de

¹ Resolution MSC.538(107).

¹ Résolution MSC.538(107).

mariners to support navigational decision-making on board vessels, and to reduce the risks of incidents where damage to the vessel might result in harm to the environment. NORDREG facilitates timely pollution prevention response and allows for the efficient provision of safety services, including icebreaking, search and rescue, and ice routing assistance.

The IMO, an agency under the United Nations to which Canada is a member state, establishes international standards and practices for ship safety and environmental protection, that is, it works to promote safe shipping through international cooperation. Canada played an instrumental role in the development of the Polar Code at the IMO, leveraging over 40 years of experience as a world leader in the oversight of Arctic shipping. As a result of this active engagement, the content of the Polar Code — from the hazards addressed, to how a ship is to operate in ice, to the restrictions placed on certain discharges — is influenced significantly by the safety and environmental standards contained within the Canadian regime for Arctic shipping safety and pollution prevention.

The primary objective of the Polar Code is to address the unique hazards confronted by certain vessels operating in the Arctic and Antarctic through the introduction of a variety of safety and pollution prevention measures, including those related to design and equipment, vessel operations, crew training, communications and on-board procedures, and protection of the marine environment. The safety components of the Polar Code are only mandatory for ships certified under the SOLAS Convention. However, the IMO has nevertheless urged its member states to implement the safety measures of the Polar Code, as far as practicable, for non-SOLAS ships (including fishing vessels of 24 metres in length and above and pleasure yachts of 300 gross tonnage and above not engaged in trade).²

In December 2017, Canada adopted new safety and pollution prevention regulations under the AWPPA and the *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001) for certain vessels operating in the Canadian Arctic, and Canadian-flagged vessels operating in polar regions — the *Arctic Shipping Safety and Pollution Prevention Regulations* (ASSPPR).

communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne, et contribue à veiller à ce que les marins aient accès à des renseignements qui les aideront à prendre des décisions à bord sur des questions de navigation et à réduire les risques d'incidents dont les dommages causés aux bâtiments pourraient nuire à l'environnement. Le NORDREG facilite les interventions en temps utile pour prévenir la pollution et permet de fournir efficacement des services de sécurité, comme des services de brise-glace, de recherche et sauvetage et d'aide à la navigation dans les glaces.

L'OMI, un organisme relevant des Nations Unies dont le Canada est un État membre, établit des normes et des pratiques internationales pour assurer la sécurité des bâtiments et la protection de l'environnement pendant la navigation, et ce, par le biais de la coopération internationale. Le Canada a joué un rôle déterminant au sein de l'OMI dans l'élaboration du Recueil sur la navigation polaire, en mettant à profit plus de 40 années d'expérience en tant que chef de file mondial de la surveillance maritime dans l'Arctique. En raison de cette participation active, le contenu du Recueil sur la navigation polaire (par exemple les dangers pris en compte, les modes d'exploitation des bâtiments dans les glaces et les restrictions relatives aux rejets) est grandement influencé par les normes de sécurité et de protection de l'environnement que prévoit le régime canadien de sécurité de la navigation et de prévention de la pollution dans l'Arctique.

Le Recueil sur la navigation polaire a principalement pour but de réduire les risques particuliers auxquels sont exposés certains bâtiments dans l'Arctique et l'Antarctique par l'application d'un éventail de mesures de sécurité et de prévention de la pollution. Ces mesures ont notamment trait à la conception et à l'équipement, à l'exploitation des bâtiments, à la formation des équipages, aux procédures de communication et à celles à suivre à bord, ainsi qu'à la protection du milieu marin. Les mesures de sécurité énoncées dans le Recueil sur la navigation polaire ne sont obligatoires que pour les bâtiments certifiés en vertu de la Convention SOLAS. Cependant, l'OMI a exhorté ses États membres à en assurer la mise en œuvre à bord des bâtiments non ressortissant à la Convention SOLAS dans la mesure du possible (y compris les bâtiments de pêche d'une longueur d'au moins 24 mètres et les yachts de plaisance d'une jauge brute d'au moins 300 qui n'assurent pas un service commercial)².

En décembre 2017, le Canada a adopté un nouveau règlement sur la sécurité et la prévention de la pollution en vertu de la LPPEA et de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) qui s'applique à certains bâtiments exploités dans l'Arctique canadien et aux bâtiments battant pavillon canadien exploités dans les régions polaires, à savoir le *Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique* (RSNPPA).

² [Resolution A.1137\(31\)](#).

² [Résolution A.1137\(31\)](#).

Objective

The objectives of the proposed Regulations are to improve the safety of navigation and voyage planning of a broader range of vessels operating in Canada's Arctic waters beyond SOLAS certified vessels, which will in turn help prevent pollution from marine shipping activities. These objectives are in line with the Polar Code's assertion that any safety measure taken to reduce the probability of an accident will largely benefit the environment. The proposed Regulations would also fulfill Canada's international commitments and obligations under SOLAS and the Polar Code and demonstrate Canada's international leadership in supporting safe shipping in polar waters.

Description

Canada is introducing proposed regulatory amendments to the ASSPPR to meet its international commitment as a member state to the IMO. Amendments to SOLAS came into effect internationally on January 1, 2026, for ships constructed on or after that date and will come into effect on January 1, 2027, for ships constructed before January 1, 2026. As a contracting party to the SOLAS Convention, Canada is bound by these technical amendments when they enter into force and consequently updates to the ASSPPR are needed for effective implementation.

This proposal also includes some minor amendments to the *Administrative Monetary Penalties and Notices (CSA 2001) Regulations* that ensure corresponding alignment with the new vessel categories being introduced into the ASSPPR.

Scope

The proposed Regulations would require that fishing vessels of 24 metres or more, pleasure craft of 300 gross tonnage or more not engaged in trade, and cargo vessels between 300 and 500 gross tonnage conform to the applicable requirements of SOLAS Chapter XIV.

Navigation safety requirements

Under the proposed Regulations, these new vessel types would be subject to the following additional navigation

Objectif

Le projet de règlement a pour objectif d'améliorer la sécurité de la navigation et la planification des voyages d'un plus large éventail de bâtiments exploités dans les eaux arctiques canadiennes, au-delà des bâtiments certifiés en vertu de la Convention SOLAS, de façon à prévenir la pollution causée par les activités de transport maritime. Cet objectif est conforme au libellé du Recueil sur la navigation polaire, selon lequel « toute mesure de sécurité prise en vue de réduire la probabilité d'un accident est très salubre pour l'environnement ». Le projet de règlement permettra également au Canada de s'acquitter de ses obligations et engagements internationaux en vertu de la Convention SOLAS et du Recueil sur la navigation polaire, et de démontrer son leadership international à l'appui de la sécurité de la navigation dans les eaux polaires.

Description

Le Canada propose d'apporter des modifications réglementaires au RSNPPA afin de respecter ses engagements internationaux à titre d'État membre de l'OMI. Les modifications apportées à la Convention SOLAS sont entrées en vigueur à l'échelle internationale le 1^{er} janvier 2026 pour les bâtiments construits à compter de cette date, et entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2027 pour les navires construits avant le 1^{er} janvier 2026. En tant que partie contractante de la Convention SOLAS, le Canada est lié par ces modifications techniques au moment de leur entrée en vigueur. Par conséquent, il est impératif de mettre à jour le RSNPPA afin d'assurer la mise en œuvre efficace de celles-ci.

Le présent projet de règlement prévoit également quelques modifications mineures au *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis (LMMC 2001)* qui permettront d'assurer l'harmonisation connexe avec les nouvelles catégories de bâtiments établies dans le RSNPPA.

Portée

Conformément au projet de règlement, les bâtiments de pêche d'une longueur d'au moins 24 mètres, les embarcations de plaisance d'une jauge brute de 300 ou plus n'assurant pas un service commercial et les navires de charge d'une jauge brute entre 300 et 500 devront satisfaire aux exigences applicables du chapitre XIV de la Convention SOLAS.

Exigences relatives à la sécurité de la navigation

En vertu du projet de règlement, ces nouveaux types de bâtiments seront assujettis aux exigences supplémentaires

safety requirements established under Chapter 9-1 of the Polar Code:

- having a way to receive and display current information on ice conditions in the area;
- complying with [SOLAS regulation V/22.1.9.4](#), which requires a clear view through at least two of the navigation bridge windows regardless of weather conditions, as well as having a clear view astern or another arrangement accepted by the country where the vessel is registered;
- having a way to keep ice from building-up on navigation and communication antennas in areas where ice build-up is likely;
- being equipped with two means of illumination to help the crew see ice;
- being fitted with at least one Global Navigation Satellite System (GNSS) compass or equivalent that is connected to the ship's main and emergency power;
- having two independent echo-sounding devices or one echo-sounding device with two separate independent transducers if ice strengthened; and
- having two non-magnetic means to determine and display their heading.

Voyage planning requirements

The proposed Regulations would also introduce new voyage preparation requirements for these vessels as established under Chapter 11-1 of the Polar Code, which would specify that route planning through polar waters needs to take into account the following:

- the procedures required by the safety management system on board the vessel, and if no safety management system is implemented, there shall be a documented procedure for operation in polar waters;
- any limitations of the hydrographic information and aids to navigation available; current information on the extent and type of ice and icebergs in the vicinity of the intended route;
- statistical information on ice and temperatures from former years; places of refuge;
- current information and measures to be taken when marine mammals are encountered relating to known areas with densities of marine mammals, including seasonal migration areas;
- current information on relevant ships' routing systems, speed recommendations and vessel traffic services

suivantes en matière de sécurité de la navigation, qui sont énoncées au chapitre 9-1 du Recueil sur la navigation polaire :

- disposer d'un moyen de recevoir et d'afficher des renseignements à jour sur les conditions de glace dans la zone d'exploitation;
- satisfaire à la [règle 22.1.9.4 du chapitre V de la Convention SOLAS](#) en offrant une vue dégagée à travers au moins deux des fenêtres de la passerelle de navigation, quelles que soient les conditions météorologiques, ainsi qu'une vue dégagée vers l'arrière ou une autre solution acceptée par le pays d'immatriculation du bâtiment;
- disposer d'un moyen pour éviter que de la glace ne s'accumule sur les antennes nécessaires pour la navigation et les communications dans les zones où une accumulation de glace est probable;
- être équipés de deux moyens d'éclairage pour aider l'équipage à détecter la glace visuellement;
- être équipés d'au moins un compas utilisant le système mondial de navigation par satellite (GNSS) ou l'équivalent, lequel doit être branché sur les sources d'énergie principale et de secours du bâtiment;
- disposer soit de deux sondeurs à écho indépendants, soit d'un sondeur à écho pourvu de deux capteurs indépendants séparés si le bâtiment est renforcé pour la navigation dans les glaces;
- disposer de deux moyens amagnétiques de déterminer et d'afficher leur cap.

Exigences relatives à la planification du voyage

Le projet de règlement imposera également de nouvelles exigences à ces bâtiments en ce qui concerne la préparation des voyages, conformément au chapitre 11-1 du Recueil sur la navigation polaire. En vertu de celles-ci, la planification de l'itinéraire dans les eaux polaires devra tenir compte de ce qui suit :

- les procédures prescrites dans le cadre du système de gestion de la sécurité à bord du bâtiment ou, à défaut d'avoir un tel système en place, un document énonçant les procédures d'exploitation dans les eaux polaires;
- toute limitation des données hydrographiques et des aides à la navigation disponibles; ainsi que les renseignements actuels sur l'étendue et le type de glaces et d'icebergs à proximité de la route prévue;
- les données statistiques d'années antérieures sur les glaces et les températures; et les lieux de refuge;
- les renseignements actuels au sujet des zones connues pour avoir une forte densité de mammifères marins, y compris les zones de migration saisonnière, et les mesures à prendre en cas de présence de mammifères marins;

relating to known areas with densities of marine mammals, including seasonal migration areas; and

- national and international designated protected areas along the route; and operation in areas remote from search and rescue capabilities.

Administrative monetary penalties

The *Administrative Monetary Penalties and Notices (CSA 2001) Regulations* would also be amended to reflect the reorganization of applicable categories of vessels from a single provision [subsection 6(1)] to two provisions [subsections 6(1) and 6(1.1)]. Because of this division, the *Administrative Monetary Penalties and Notices (CSA 2001) Regulations* needed to be amended accordingly.

Regulatory development

Consultation

The proposed Regulations reflect several years of international consultations and discussions at the IMO, in addition to subsequent engagement with domestic stakeholders. Stakeholders most affected by the proposed Regulations are primarily the owners of large fishing vessels that seasonally operate within the Baffin Bay/Davis Strait area of the Canadian Arctic.

In order to first galvanize international support for the addition of safety measures onboard non-SOLAS ships operating in polar regions, several stakeholder groups submitted information papers to the IMO that sought to provide evidence that additional risk mitigations were needed to address the safety risks faced by all ships operating at high latitudes. These papers highlighted the environmental vulnerabilities unique to polar waters, the added benefits of careful voyage planning that contribute to minimizing marine ecosystem disturbances, and the benefits of thorough polar-specific operational planning. The contents of these papers helped inform the drafting of the amendments to the Polar Code (e.g. chapters 9-1 and 11-1) that specifically targeted non-SOLAS ships, and were primarily submitted by environmental non-governmental organizations, including the World Wildlife Fund, Friends of the Earth International, and Pacific Environment, as well as by IMO Arctic member states, including Norway, Canada, and the United States.

- les renseignements actuels au sujet des systèmes d'organisation du trafic maritime, des vitesses recommandées et des services de trafic maritime pertinents dans les zones connues pour avoir une forte densité de mammifères marins, y compris les zones de migration saisonnière;
- les zones protégées nationales et internationales désignées le long de la route; et l'exploitation du bâtiment dans des zones éloignées des moyens de recherche et de sauvetage.

Sanctions administratives pécuniaires

Le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis (LMMC 2001)* sera également modifié par l'ajout d'une disposition (paragraphe 6(1.1)) au paragraphe 6(1) afin de tenir compte de la réorganisation des catégories de bâtiments applicables. En raison de cette réorganisation, le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis (LMMC 2001)* doit être modifié en conséquence.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Le projet de règlement est le fruit de plusieurs années de consultations et de discussions tenues à l'échelle internationale au sein de l'OMI, en plus des activités de mobilisation subséquentes menées avec les intervenants nationaux. Les intervenants les plus touchés par le projet de règlement sont essentiellement des propriétaires de grands bâtiments de pêche exploités de façon saisonnière dans la zone de la baie de Baffin et du détroit de Davis de l'Arctique canadien.

Pour obtenir l'appui international à l'égard de l'ajout de mesures de sécurité à bord des bâtiments non ressortissant à la Convention SOLAS exploités dans les régions polaires, plusieurs groupes d'intervenants ont soumis à l'OMI des documents d'information démontrant la nécessité de prévoir des mesures supplémentaires afin d'atténuer les risques pour la sécurité auxquels sont exposés tous les bâtiments naviguant à des latitudes élevées. Ces documents font état des vulnérabilités environnementales propres aux eaux polaires, de la valeur ajoutée d'une planification détaillée du voyage pour réduire au minimum les perturbations de l'écosystème marin et des avantages que présente une planification rigoureuse de l'exploitation des bâtiments en eaux polaires. Le contenu de ces documents a orienté la rédaction des modifications au Recueil sur la navigation polaire (par exemple les chapitres 9-1 et 11-1), qui ciblent expressément les bâtiments non ressortissant à la Convention SOLAS. Ces modifications ont été en grande partie proposées par des organisations non gouvernementales environnementales, dont le Fonds mondial pour la nature, les Amis de la terre International et le Centre environnemental du Pacifique, ainsi que

Following the adoption and approval of international amendments to SOLAS and the Polar Code, Transport Canada initiated domestic engagement with stakeholders to seek initial feedback on the policy rationale for implementing these internationally agreed changes within Canada. This engagement was primarily facilitated through Transport Canada's Canadian Marine Advisory Council (CMAC) Secretariat. More specifically, dedicated consultation sessions were held with industry and other stakeholders in-person in Ottawa on November 14 and 15, 2023, at the National CMAC meeting, as well as through regional CMAC meetings hosted throughout fall 2023 in the Prairie and Northern Region, Quebec Region, and Atlantic Region. Industry stakeholders engaged during these sessions included shipping companies, cruise ship operators, shipping associations, classification societies, and fishing vessel owners and operators.

Additional outreach also occurred via the online [Let's Talk Transportation](#) consultative forum, where Transport Canada's National Marine Safety and Security Program created an online portal to receive feedback from stakeholders and the Canadian public. The consultation was posted online on September 8, 2023, and was shared through Transport Canada's consultation networks to solicit feedback on the proposed requirements. There were more than 140 visits to the page and Transport Canada received five formal written submissions from domestic Arctic stakeholders. The comments received were largely outside the scope of the proposal and focused more on the need for separate navigation and vessel safety measures, additional training for crews, and strengthened protections for marine mammals from vessel collisions. Some of the concerns raised, such as the need to ensure proper inspection of vessels prior to any Arctic voyage, are already addressed under Transport Canada's inspection programs. A comment concerning "opportunities to engage northern communities to identify the gaps in northern response capacity and identify training and equipment needs to enhance Arctic response" continues to be addressed through the Prairie and Northern Regional CMAC, which are co-led by the Canadian Coast Guard, who have auxiliary units in northern communities to help with search and rescue and pollution response. Another stakeholder raised concerns that the proposal would allow more commercial fishing vessels into the Arctic. This comment was identified as being out of scope, as the proposed Regulations deal with the carriage of safety equipment and voyage planning and have no direct relationship to commercial fishing quotas.

par des États arctiques membres de l'OMI, notamment la Norvège, le Canada et les États-Unis.

Suivant l'adoption et l'approbation des modifications internationales à la Convention SOLAS et au Recueil sur la navigation polaire, Transports Canada a entamé des consultations nationales auprès des intervenants pour obtenir leurs commentaires initiaux sur la justification stratégique de la mise en œuvre au Canada de ces modifications convenues à l'échelle internationale. Ces consultations ont surtout été menées par le Secrétariat du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) de Transports Canada. Plus précisément, des séances de consultation ont été organisées en personne à Ottawa avec l'industrie et d'autres intervenants lors de la réunion nationale du CCMC tenue à Ottawa les 14 et 15 novembre 2023 et aux réunions régionales du CCMC tenues dans les régions des Prairies et du Nord, du Québec et de l'Atlantique tout au long de l'automne de 2023. Au nombre des intervenants de l'industrie qui ont participé à ces séances figurent des compagnies de transport maritime, des exploitants de navires de croisière, des associations de transport maritime, des sociétés de classification et des propriétaires et exploitants de bâtiments de pêche.

D'autres activités de mobilisation ont également été entreprises par le biais du forum de consultation en ligne [Parlons transport](#), où le Programme national de sécurité et de sûreté maritimes de Transports Canada a créé un portail en ligne pour obtenir les commentaires des intervenants et du public canadien. La page de consultation a été publiée en ligne le 8 septembre 2023, et le lien connexe a été diffusé par l'intermédiaire des réseaux de consultation de Transports Canada en vue de solliciter des commentaires au sujet des exigences proposées. La page a recueilli plus de 140 visites, et Transports Canada a reçu cinq observations écrites officielles de la part d'intervenants nationaux de l'Arctique. Les commentaires reçus dépassent en grande partie de la portée du projet de règlement et sont davantage axés sur la nécessité d'établir des mesures distinctes en matière de sécurité de la navigation et des bâtiments, d'offrir une formation supplémentaire aux équipages et de renforcer les mesures de protection des mammifères marins contre les collisions avec des bâtiments. Certaines des préoccupations soulevées ont déjà été prises en compte dans le cadre des programmes d'inspection de Transports Canada, notamment la nécessité d'inspecter chaque bâtiment de manière adéquate avant tout voyage dans l'Arctique. La région des Prairies et du Nord du CCMC poursuit ses efforts dans le cadre de ses réunions régionales en vue de donner suite au commentaire portant sur les « opportunités d'engager les communautés nordiques pour identifier les lacunes dans la capacité de réponse du Nord et identifier les besoins de formation et d'équipement afin d'améliorer la réponse dans l'Arctique ». Ces réunions sont coprésidées par la Garde côtière canadienne, qui possède des unités auxiliaires dans les collectivités nordiques qui contribuent aux activités de recherche et sauvetage et aux interventions en cas de pollution. Un autre intervenant a dit craindre que

Following the closure of the online Let's Talk Transportation forum, a follow-up report was drafted entitled "[What We Heard Report: Polar Code - Adding new vessel types to the Arctic Shipping Safety and Pollution Prevention Regulations](#)." This report was then shared with those that provided direct feedback in order to further highlight how the proposal would contribute to improved marine safety, reduced environmental impacts, and better planned Arctic voyages.

Continued communication with external stakeholders, including Indigenous groups, has and will continue to be done through both in-person CMAC meetings and electronic notices. Consideration is also being given to the issuance of Ship Safety Bulletins upon entry into force of the proposed Regulations. Ship Safety Bulletins are notices that specifically target maritime stakeholders and serve as a source of accurate and up-to-date ship safety information, paramount to the safety of life at sea and one of the important mechanisms for conveying timely information pertaining to safeguards against identified risks and/or direction to industry. Communication with internal stakeholders as the proposed Regulations near implementation will be distributed to marine safety inspectors via the FlagStateNet. Flag State Messages are sent via a secure, web-based system, and help support the monitoring, compliance and enforcement of Canadian flagged vessels.

As most of the requirements captured within the proposed Regulations are already being met voluntarily by vessel owners and operators sailing in polar waters, no significant concerns are anticipated respecting compliance and enforcement. Ongoing discussions respecting implementation and interpretation of these and other regulations will continue to occur during the annual National and Region CMAC meetings.

Indigenous engagement, consultation and modern treaty obligations

In accordance with the [Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation](#), analysis was undertaken by Transport Canada's Indigenous

le projet de règlement permette à un plus grand nombre de bâtiments de pêche commerciale d'entrer dans l'Arctique. Ce commentaire est considéré comme étant hors de la portée du projet de règlement, puisque ce dernier a trait au transport d'équipement de sécurité et à la planification du voyage et n'a aucun lien direct avec les quotas de pêche commerciale.

À la suite de la clôture de la consultation sur le forum en ligne Parlons transport, le rapport de suivi intitulé « [Rapport Ce que nous avons entendu : Code polaire - Ajout de nouveaux types de navires aux Règlements sur la sécurité et la prévention de la pollution dans l'Arctique](#) » a été rédigé. Ce rapport a ensuite été communiqué à ceux qui ont fourni des commentaires directs afin de mettre davantage en évidence en quoi le projet de règlement contribuera à améliorer la sécurité maritime, à réduire les répercussions sur l'environnement et à mieux planifier les voyages dans l'Arctique.

Les réunions en personne et les avis électroniques du CCMC sont et demeureront le moyen utilisé pour communiquer de façon continue avec les intervenants externes, y compris les groupes autochtones. Il est également envisagé de publier des bulletins de la sécurité des navires dès l'entrée en vigueur du projet de règlement. Les bulletins de la sécurité des navires sont des avis qui s'adressent précisément aux intervenants du secteur maritime ainsi qu'une source de renseignements exacts et à jour sur la sécurité des bâtiments, ce qui est primordial pour la sécurité de la vie en mer. Ils constituent l'un des importants mécanismes pour transmettre rapidement des renseignements concernant les mesures de protection contre les risques cernés ou des directives à l'industrie. À l'approche de la mise en œuvre du projet de règlement, des messages internes seront communiqués aux inspecteurs de la sécurité maritime par le biais de FlagStateNet. Les messages FlagStateNet sont envoyés au moyen d'un système Web sécurisé et contribuent à assurer la surveillance des bâtiments battant pavillon canadien, leur conformité et l'application de la loi par ceux-ci.

Étant donné que les propriétaires et les exploitants de bâtiments exploités en eaux polaires se conforment déjà volontairement à la plupart des exigences établies dans le projet de règlement, les questions relatives à la conformité et à l'application de la loi ne devraient pas susciter de préoccupations importantes. Les discussions au sujet de la mise en œuvre et de l'interprétation du projet de règlement et d'autres règlements se poursuivront de façon continue dans le cadre des réunions annuelles nationales et régionales du CCMC.

Mobilisation des Autochtones, consultation et obligations découlant des traités modernes

Conformément à la [Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes](#), le Groupe des relations avec les Autochtones de Transports

Relations group in order to determine whether the proposal is likely to give rise to modern treaty obligations. This assessment examined the geographic scope and subject matter of the proposal in relation to modern treaties in effect.

The *Assessment of Modern Treaty Implications* (AMTI) determined that the proposal is national in scope and may apply to modern treaties in Canada, particularly in areas with large water bodies, including Inuit Nunangat. The proposed Regulations would directly affect treaty members who own or operate vessels, including fishing vessels. The proposed Regulations would also benefit treaty members by enhancing the safety of mariners and protecting the environment.

The proposed Regulations apply to certain vessels in Canadian Arctic waters, including those vessels owned/operated by treaty members. The AMTI analysis identified clauses with respect to considering treaty groups' advice in making decisions which affect marine areas. The analysis also noted that, outside of specific treaty obligations, the proposed Regulations may be of interest to treaty governments, as the proposal touches on marine transportation and navigation over water resources where treaty rights and interests are present. Therefore, treaty partners will be kept engaged to ensure that any treaty obligations are fulfilled. This engagement is in part accomplished through the invitation and participation of Indigenous groups to the annual regional and national CMAC meetings; the last of which occurred in May 2025. Northern Indigenous participants engaged to date include Nunavut Tunngavik Incorporated, the Nunatsiavut Government, the Inuvialuit Regional Corporation, the Secretariat of the Inuvialuit Settlement Region, the Kativik Regional Government, the Manitoba Metis Federation, Inuit Tapiriit Kanatami, the Nunavut Marine Council, and various other Indigenous hunters and trappers' associations, including the Ekaluktutiak Hunters and Trappers Organization, the Tuktoyaktuk Hunters and Trappers Committee, and the Inuvialuit Game Council.

Section 5 of the *United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples Act* (UNDA) requires the Government of Canada to take, in consultation and cooperation with Indigenous peoples, all measures necessary to ensure that existing and new laws of Canada, including

Canada a effectué une évaluation pour déterminer si le projet de règlement est susceptible de donner lieu à des obligations découlant des traités modernes. L'évaluation a permis d'examiner la portée géographique et l'objet du projet de règlement par rapport aux traités modernes en vigueur.

Selon les conclusions de l'Évaluation des répercussions des traités modernes (ERTM), le projet de règlement est de portée nationale et pourrait s'appliquer aux traités modernes au Canada, en particulier dans les régions où il y a de grands plans d'eau, notamment l'Inuit Nunangat. Il aura des incidences directes sur les membres de groupes signataires de traités qui possèdent ou exploitent des bâtiments, y compris des bâtiments de pêche. Les membres de groupes signataires de traités tireront également profit du projet de règlement, dans la mesure où il permettra d'améliorer la sécurité des marins et de protéger l'environnement.

Le projet de règlement s'applique à certains bâtiments dans les eaux arctiques canadiennes, y compris aux bâtiments détenus ou exploités par les membres de groupes signataires de traités. L'ERTM a permis de recenser des clauses relatives à la prise en compte de l'avis des groupes signataires de traités dans la prise des décisions qui concernent les zones marines. Elle a également révélé qu'au-delà des obligations particulières découlant des traités, le projet de règlement pourrait présenter un intérêt pour les gouvernements signataires de traités, car il touche au transport maritime et à la navigation sur les ressources en eau visées par des droits et des intérêts issus de traités. Par conséquent, les partenaires signataires de traités continueront d'être mobilisés afin de s'assurer que toutes les obligations découlant de traités sont respectées. Dans le cadre de ces efforts de mobilisation, les groupes autochtones sont notamment invités à participer aux réunions annuelles régionales et nationales du CCMC, dont la dernière a eu lieu en mai 2025. Les participants autochtones du Nord consultés à ce jour comprennent la Nunavut Tunngavik Incorporated, le gouvernement du Nunatsiavut, la Société régionale inuvialuite, le Secrétariat de la région désignée des Inuvialuit, l'Administration régionale Kativik, la Fédération des Métis du Manitoba, Inuit Tapiriit Kanatami, le Conseil du milieu marin du Nunavut et diverses autres associations de chasseurs et trappeurs autochtones, dont l'Organisation des chasseurs et des trappeurs d'Ekaluktutiak, le Comité de chasseurs et de trappeurs de Tuktoyaktuk et le Conseil inuvialuit de gestion du gibier.

L'article 5 de la *Loi sur la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones* (LDNUDPA) exige que le gouvernement du Canada, en consultation et en coopération avec les peuples autochtones, prenne toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que les lois

regulations, are consistent with the United National Declaration on the Rights of Indigenous Peoples. A UNDA Assessment concluded that the duty to consult Indigenous peoples³ was not triggered. The proposed Regulations were included in Transport Canada's Indigenous Relations Engagement Opportunities Bulletin in February 2026 to ensure transparent engagement and to help increase awareness of the proposed changes.

Transport Canada's regional Indigenous Relations teams will continue to be engaged for advice on outreach and identifying all relevant modern treaty signatories and Indigenous groups to promote compliance with treaty and other legal obligations.

Instrument choice

To ensure compliance with international obligations, amendments to IMO Conventions must be incorporated into domestic regulations by member states. Non-regulatory and status quo options were deemed inappropriate, as only the proposed Regulations enable Canada to fulfill its responsibilities, both as a contracting party to SOLAS, and as a key contributor to the development of the Polar Code.

Regulatory analysis

The proposed Regulations would fulfill the Government of Canada's international obligations by adopting the addition of two new chapters to the Polar Code (9-1 and 11-1), which would broaden the scope of vessels to which the Polar Code applies. These requirements currently exist for larger vessels operating in the Arctic and Antarctic, and the proposed Regulations would apply these requirements to categories of smaller vessels (cargo ships between 300 and 500 gross tonnage, fishing vessels 24 metres or longer, and pleasure yachts of 300 gross tonnage or more not engaged in trade).

Chapters 9-1 and 11-1 of the Polar Code relate to navigation and voyage planning. For navigation, vessels would be required to have equipment to receive weather and ice information, equipment for detecting ice, and equipment such as lights to facilitate navigation. For voyage planning, the vessel operator would have to officially take into

existantes et nouvelles du Canada, y compris les règlements, sont conformes à la Déclaration. L'évaluation relative à la LDNUDPA a permis de conclure qu'il n'y avait pas d'obligation de consulter les peuples autochtones³. Les règlements proposés ont été inclus dans le bulletin d'information sur les occasions de mobilisation adressé aux Autochtones de Transports Canada de février 2026 afin d'assurer un processus de mobilisation transparent et d'accroître la sensibilisation à l'égard des modifications proposées.

Les équipes régionales de Transports Canada chargées des relations avec les Autochtones continueront d'être sollicitées aux fins de l'obtention de conseils liés à la mobilisation et du recensement de tous les groupes autochtones et signataires de traités modernes concernés afin d'assurer le respect des traités et des autres obligations juridiques.

Choix de l'instrument

Pour s'acquitter de leurs obligations internationales, les États membres doivent intégrer les modifications apportées aux conventions de l'OMI dans leur réglementation nationale. L'inclusion des options non réglementaires et des options de statu quo est jugée inappropriée, car seul le projet de règlement permettra au Canada de remplir ses responsabilités à titre de partie contractante de la Convention SOLAS et de contributeur clé à l'élaboration du Recueil sur la navigation polaire.

Analyse de la réglementation

Le gouvernement du Canada pourra s'acquitter de ses obligations internationales par le truchement du projet de règlement en adoptant les deux nouveaux chapitres ajoutés au Recueil sur la navigation polaire (9-1 et 11-1), qui élargissent la portée des bâtiments visés. Ces exigences visent actuellement les grands bâtiments exploités dans l'Arctique et l'Antarctique, mais le projet de règlement aura pour effet de les appliquer aux catégories de bâtiments de plus petite taille (navires de charge d'une jauge brute entre 300 et 500, bâtiments de pêche de 24 mètres ou plus et yachts de plaisance d'une jauge brute de 300 ou plus qui n'assurent pas un service commercial).

Les chapitres 9-1 et 11-1 du Recueil sur la navigation polaire portent sur la navigation et la planification des voyages. En ce qui a trait à la navigation, les bâtiments seront tenus d'avoir l'équipement nécessaire en vue de recevoir des renseignements sur les conditions météorologiques et les glaces, de détecter la glace visuellement et de

³ First Nations, Inuit and Métis peoples in Canada have unique rights that are guaranteed under section 35 of the *Constitution Act, 1982*. Section 35 recognizes and affirms the existing Aboriginal and treaty rights of Indigenous peoples.

³ Les Premières Nations, les Inuits et les Métis du Canada ont des droits uniques qui sont garantis en vertu de l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*. Cet article reconnaît et affirme les droits ancestraux et issus de traités des peuples autochtones du Canada.

consideration factors such as weather and marine mammals before the vessel enters Canadian Arctic waters.

With high levels of voluntary compliance and a low number of vessels affected, it is expected that the proposed Regulations would have an estimated cost of \$192,699 (present value in 2024 Canadian dollars, discounted to the base year of 2026 at a 7% discount rate) between 2026 and 2035. There is no change in the administrative burden as part of the proposed Regulations.

Analytical framework

The cost-benefit analysis for the proposed Regulations is conducted in accordance with the Treasury Board of Canada Secretariat's (TBS) *Policy on Cost-Benefit Analysis*. Costs and benefits that are in scope are those that are attributed to Canadians. Where possible, impacts are quantified and monetized, with only the direct costs and benefits for stakeholders being considered in the cost-benefit analysis.

Benefits and costs associated with the proposed Regulations are assessed based on comparing the baseline scenario against the regulatory scenario. The baseline scenario depicts what is likely to happen in the future if the Government of Canada does not implement the proposed Regulations. The regulatory scenario provides information on the expected outcomes of the proposed Regulations. Details of the scenarios are further described below.

The time frame used in the analysis is 10 years from 2026 to 2035, with the year 2026 being when the proposed Regulations are expected to be registered. For the purposes of the analysis, the proposed Regulations are assumed to come into force on January 1, 2027, for vessels constructed before January 1, 2026, to align with the SOLAS amendments. Unless otherwise noted, benefits and costs are expressed in present value using 2024 Canadian dollars, discounted to the base year of 2026 using a 7% discount rate, for the 10-year analytical period. Annualization and net present value are calculated using a discounting approach where the first period is not discounted. Discrepancies may occur between values due to rounding.

faciliter la navigation (par exemple des feux). Pour ce qui est de la planification du voyage, l'exploitant du bâtiment devra officiellement tenir compte de certains facteurs, comme les conditions météorologiques et la présence de mammifères marins, avant l'entrée du bâtiment dans les eaux arctiques canadiennes.

Compte tenu du niveau élevé de conformité et du faible nombre de bâtiments visés, le projet de règlement devrait engendrer un coût estimatif de 192 699 \$ (valeur en dollars canadiens de 2024, actualisée à l'année de référence de 2026 selon un taux de 7 %) pour la période de 2026 à 2035. Le projet de règlement n'entraînera aucune augmentation du fardeau administratif.

Cadre d'analyse

L'analyse coûts-avantages pour le projet de règlement est effectuée conformément à la *Politique sur l'analyse coûts-avantages* du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT). Les coûts et les avantages inclus dans la portée sont ceux qui sont attribués aux Canadiens. Dans la mesure du possible, les répercussions sont quantifiées et monétisées, et seuls les coûts et avantages directs pour les intervenants sont pris en compte dans l'analyse coûts-avantages.

Les avantages et les coûts associés au projet de règlement sont évalués en fonction de la comparaison du scénario de référence au scénario de réglementation. Le scénario de référence décrit ce qui risque de se produire dans l'avenir si le gouvernement du Canada ne met pas en œuvre le projet de règlement. Le scénario de réglementation fournit des renseignements sur les résultats prévus en raison du projet de règlement. Les scénarios sont présentés plus en détail ci-après.

L'analyse couvre une période de 10 ans, soit de 2026 à 2035 (l'année 2026 étant celle pendant laquelle le projet de règlement devrait être enregistré). Pour les besoins de l'analyse, il est présumé que le projet de règlement entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2027 pour les bâtiments construits avant le 1^{er} janvier 2026 afin d'assurer l'harmonisation avec les modifications apportées à la Convention SOLAS. Sauf indication contraire, tous les avantages et les coûts sont exprimés sous la forme de valeurs en dollars canadiens de 2024, actualisées à l'année de référence de 2026 à un taux de 7 %, pour la période de 10 ans visée par l'analyse. La méthode utilisée pour calculer la valeur actualisée nette ne tient pas compte de la première période. Les chiffres ayant été arrondis, la somme pourrait ne pas correspondre aux valeurs indiquées.

Stakeholder profile

The proposed Regulations would affect fishing vessels of 24 metres in length overall and above, pleasure yachts of 300 gross tonnage and above not engaged in trade, and cargo ships of 300 gross tonnage and above but below 500 gross tonnage that are operating in Canada's Arctic waters. The proposed Regulations would apply to Canadian and foreign vessels. However, impacts on foreign vessels are not included in the analysis in accordance with TBS's *Cost-Benefit Analysis Guide* for regulatory proposals.⁴

Information on vessels operating within Arctic waters was obtained for 2019 through 2023 using Automatic Identification System (AIS) data. In those 5 years, there were 60 unique vessels operating which were within the size parameters of the proposed Regulations: 49 were fishing vessels 24 metres or longer, and 11 were pleasure yachts of 300 gross tonnage or more. There were no cargo vessels operating which were between 300 gross tonnage and 500 gross tonnage. Of the 49 fishing vessels, 23 were Canadian-flagged vessels and 13 of them were 500 gross tonnage and above. The 11 pleasure yachts were foreign-flagged and are outside the scope of the analysis.

To ensure that the number of vessels operating in the Canadian Arctic is not underestimated, the analysis includes all 23 Canadian-flagged vessels operating at any point between 2019 and 2023. Given the relatively stable number of vessels operating over this period, it is assumed that the size of the fleet would remain the same during the analytical period.

The 23 in-scope Canadian-flagged fishing vessels operating in the Canadian Arctic are owned by 14 businesses. Only a few of these vessel owners are considered "small businesses" in accordance with the TBS's *Policy on Limiting Regulatory Burden on Business*.⁵

Based on AIS data and the TC Vessel Registry, vessel construction rates in the Arctic fishing industry have

Profil des intervenants

Le projet de règlement aura des incidences sur les bâtiments de pêche d'une longueur d'au moins 24 mètres, les yachts de plaisance d'une jauge brute d'au moins 300 n'assurant pas de service commercial, et les navires de charge d'une jauge brute d'au moins 300, mais inférieure à 500, qui sont exploités dans les eaux arctiques canadiennes. Il s'appliquera aux bâtiments canadiens et étrangers. Toutefois, les répercussions sur les bâtiments étrangers ne sont pas prises en compte dans l'analyse, conformément au *Guide d'analyse coûts-avantages : Propositions de réglementation* du SCT⁴.

Les données de 2019 à 2023 du système d'identification automatique (SIA) ont été utilisées pour obtenir des renseignements sur les bâtiments exploités dans les eaux arctiques. Au cours de ces cinq années, 60 bâtiments distincts correspondant aux paramètres du projet de règlement relatifs à la taille y ont été exploités, à savoir 49 bâtiments de pêche d'une longueur d'au moins 24 mètres et 11 yachts de plaisance d'une jauge brute d'au moins 300 tonneaux. Aucun navire de charge d'une jauge brute se situant entre 300 et 500 n'y a été exploité. Des 49 bâtiments de pêche, 23 étaient des bâtiments battant pavillon canadien et 13 d'entre eux avaient une jauge brute d'au moins 500 tonneaux. Les 11 yachts de plaisance battaient pavillon étranger et sont donc exclus de la portée de l'analyse.

L'analyse porte sur les 23 bâtiments battant pavillon canadien exploités entre 2019 et 2023, de manière à éviter une sous-estimation du nombre de bâtiments exploités dans l'Arctique canadien. Compte tenu du nombre relativement stable de bâtiments exploités au cours de cette période, il est présumé que la taille de la flotte demeurera la même pendant la période couverte par l'analyse.

Les 23 bâtiments de pêche battant pavillon canadien exploités dans l'Arctique canadien et compris dans la portée appartiennent à 14 entreprises. Seuls quelques-uns de ces propriétaires de bâtiments sont considérés comme de « petites entreprises », conformément à la *Politique sur la limitation du fardeau réglementaire sur les entreprises* du SCT⁵.

D'après les données du SIA et le registre des bâtiments de TC, le taux de construction de bâtiments au sein de

⁴ Even though foreign vessels operating in Canadian Arctic waters are out of the scope of the analysis, they would be required to comply with the proposed Regulations, which could impose additional costs on vessel owners but benefit Canadians.

⁵ Small businesses have fewer than 100 employees or have a gross revenue of less than \$5 million per year.

⁴ Bien que les bâtiments étrangers exploités dans les eaux arctiques canadiennes ne soient pas inclus dans la portée de l'analyse, ils seront tenus de se conformer au projet de règlement, ce qui pourrait engendrer des coûts supplémentaires pour leurs propriétaires, mais profiter aux Canadiens.

⁵ Par « petite entreprise », on entend une entreprise ayant moins de 100 employés ou un revenu brut inférieur à cinq millions de dollars par année.

remained stable over the five years of data analyzed.⁶ It is assumed that construction rates would remain steady over the 10-year analytical period. To avoid underestimation, four vessels are projected to be built in the next 10 years. This reflects the maximum observed number of vessels which were less than 10 years old in any observed year. The four new vessels are evenly distributed throughout the analytical period, with one new vessel expected every 2.5 years. Based on the observed ratio of new construction by tonnage from the AIS/TC Vessel Registry data, it is estimated that three vessels will be 500 gross tonnage or larger. The fourth vessel, which is expected to be under 500 gross tonnage, is projected to be owned by a small business. The order in which these vessels are constructed was selected randomly.

Baseline scenario

Under the baseline scenario, the ASSPPR would not be amended to align Canada with the IMO amendments to SOLAS Chapter XIV and to chapters 9-1 and 11-1 of the Polar Code, adopted at the 107th session of the IMO Maritime Safety Committee, in 2023. Therefore, in the baseline, Canada would fail to meet its international commitments by not aligning domestic regulations with international agreements.

In this scenario, non-SOLAS vessels would be operating in the Canadian Arctic without being subject to Polar Code requirements. While not required to do so, many of these vessels would remain either partially or fully voluntarily compliant with these proposed requirements. This is because many of the requirements in the proposed Regulations would align with standard equipment or operating practices currently in place for vessels navigating in the Canadian Arctic.

Regulatory scenario

Navigation

Under the regulatory scenario, the proposed Regulations would contain requirements for vessels to receive up-to-date information, including on ice conditions, and for

l'industrie de la pêche de l'Arctique est demeuré stable au cours des cinq années visées par l'analyse⁶. Il est présumé que le taux de construction demeurera stable au cours de la période d'analyse de 10 ans. Pour éviter que l'analyse donne lieu à une sous-estimation, il est prévu que quatre bâtiments seront construits au cours des 10 prochaines années. Ceci correspond au nombre maximal observé de bâtiments de moins de 10 ans au cours de n'importe quelle année visée. Les quatre nouveaux bâtiments sont répartis uniformément tout au long de la période d'analyse, soit un nouveau bâtiment prévu tous les 2,5 ans. Selon le taux de nouveaux bâtiments construits par jauge brute observé dans les données du SIA et du registre des bâtiments de TC, il est estimé que trois bâtiments auront une jauge brute de 500 tonnes ou plus. Il est présumé que le quatrième bâtiment aura une jauge brute inférieure à 500 et qu'il appartiendra à une petite entreprise. L'ordre dans lequel ces bâtiments seront construits a été sélectionné de façon aléatoire.

Scénario de référence

Dans le scénario de référence, le RSNPPA ne sera pas modifié pour aligner le Canada sur les modifications de l'OMI au chapitre XIV de la Convention SOLAS et aux chapitres 9-1 et 11-1 du Recueil sur la navigation polaire, qui ont été adoptées en 2023 à la 107^e session du Comité de la sécurité maritime de l'OMI. Le Canada ne pourra donc pas honorer ses engagements internationaux, puisque sa réglementation nationale ne sera pas harmonisée avec les accords internationaux.

Dans ce scénario, les bâtiments non ressortissant à la Convention SOLAS seront exploités dans l'Arctique canadien sans être assujettis aux exigences du Recueil sur la navigation polaire. Bon nombre de ces bâtiments continueront volontairement de se conformer en partie ou en totalité aux exigences proposées, même s'ils ne seront pas tenus de le faire. La raison en est que de nombreuses exigences du projet de règlement concordent avec l'équipement standard et les pratiques d'exploitation actuellement en place pour les bâtiments naviguant dans l'Arctique canadien.

Scénario de réglementation

Navigation

Dans le cadre du scénario de réglementation, le projet de règlement exigera que les bâtiments disposent d'un moyen de recevoir des renseignements à jour, notamment sur les

⁶ The TC vessel registry provided vessel build year. For each year of AIS data, the number of vessels built in the previous 10 years was recorded. From 2019 through 2023, the number of vessels built in the preceding 10 years was as follows: 3, 3, 3, 4, and 3, respectively. This averages out to 3.2 new vessels built in the last decade.

⁶ L'année de construction des bâtiments est fondée sur le registre des bâtiments de TC. Pour ce qui est des données du SIA de chaque année, le nombre de bâtiments construits au cours des 10 années précédentes a été consigné. De 2019 à 2023, le nombre de bâtiments construits au cours des 10 années précédentes est de trois, trois, trois, quatre et trois, respectivement, soit 3,2 nouveaux bâtiments construits en moyenne au cours de la dernière décennie.

vessels to have the ability to visually detect and illuminate ice. These proposed equipment requirements are generally covered by other regulations and are currently standard on fishing vessels. For example, the *Navigation Safety Regulations, 2020* require vessels in-scope of the proposed regulations to have search lights.

Vessels proceeding to latitudes over 80 degrees would be required to have a GNSS compass. AIS data indicates that no fishing vessels, cargo ships, or pleasure yachts to which the proposed Regulations would apply currently operate that far north. They are also not expected to operate north of 80 degrees over the analytical period, as there is no business case for these vessels to operate at that latitude.⁷

The proposed Regulations would require new and existing fishing vessels of 24 m or more in length and 500 gross tonnage and above, as well as pleasure crafts of 500 gross tonnage and above, to have two non-magnetic means to determine their heading. Since the *Navigation Safety Regulations, 2020* currently require vessels of 500 gross tonnage or above, when engaged on a voyage other than a sheltered waters voyage, to have a gyrocompass, a type of non-magnetic compass, these vessels already have one of the two required non-magnetic means. Under the regulatory scenario, fishing vessels and pleasure crafts of 500 gross tonnage or above would be required to install one additional non-magnetic mean when operating in Polar waters. Vessels constructed after the coming into force date would have to comply with the proposed Regulations on the day of their vessel registration. Newly constructed vessels would be required to have a clear view astern, equipment to prevent ice accumulation on antennas and navigation equipment, and enclosed bridge wings. These proposed requirements are already incorporated into current construction standards for vessels navigating in cold conditions, and new requirements would codify requirements for in-scope vessels navigating in Canadian Arctic waters and would therefore not have any incremental costs.

Ice-strengthened vessels constructed after the registration of the proposed Regulations would be required to have two echo-sounding devices with two separate independent transducers. Given that most vessels operating in the Arctic have a degree of ice-strengthening, it is reasonable to assume that all new vessels purpose built for polar

conditions de glace, et qu'ils aient la capacité de détecter la glace visuellement et des moyens d'éclairage à cette fin. Ces exigences proposées en ce qui touche l'équipement sont généralement enchâssées dans d'autres règlements et constituent actuellement une pratique normalisée pour les bâtiments de pêche. Par exemple, en vertu du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*, les bâtiments visés par le projet de règlement doivent être équipés de projecteurs.

Les bâtiments en route pour des latitudes de plus de 80 degrés devront être équipés d'un compas utilisant le GNSS. Selon les données du SIA, aucun bâtiment de pêche, navire de charge ou yacht de plaisance auquel le projet de règlement s'applique n'est exploité actuellement si loin au nord. Il est présumé que ces bâtiments ne navigueront pas à plus de 80 degrés de latitude nord au cours de la période d'analyse, car il n'existe aucune raison particulière qui justifierait leur exploitation à une telle latitude⁷.

En vertu du projet de règlement, les bâtiments de pêche nouveaux et existants d'une longueur d'au moins 24 m et d'une jauge brute d'au moins 500, ainsi que les embarcations de plaisance d'une jauge brute d'au moins 500 devront disposer de deux moyens amagnétiques de déterminer leur cap. Étant donné que le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* exige actuellement que les bâtiments d'une jauge brute d'au moins 500 effectuant un voyage autre qu'un voyage en eaux abritées aient un gyrocompas, un type de compas amagnétique, ces bâtiments possèdent déjà l'un des deux moyens amagnétiques requis. Dans le cadre du scénario de réglementation, les bâtiments de pêche et les embarcations de plaisance d'une jauge brute d'au moins 500 exploités en eaux polaires seront tenus d'installer un moyen amagnétique supplémentaire. Les bâtiments construits après la date d'entrée en vigueur devront être conformes au projet de règlement le jour de leur immatriculation. Les bâtiments nouvellement construits devront offrir une vue dégagée vers l'arrière, disposer d'un équipement permettant d'empêcher l'accumulation de glace sur les antennes et l'équipement nécessaire à la navigation, et avoir des ailerons de passerelle fermés. Ces exigences proposées sont déjà intégrées aux normes de construction actuelles pour les bâtiments naviguant par temps froid, et les nouvelles exigences codifieront les exigences applicables aux bâtiments visés naviguant dans les eaux arctiques canadiennes et n'entraîneront donc aucun coût supplémentaire.

Les bâtiments renforcés pour la navigation dans les glaces et construits après l'enregistrement du projet de règlement devront être équipés de deux sondeurs à écho pourvus de deux capteurs indépendants séparés. Vu que la plupart des bâtiments exploités dans l'Arctique sont renforcés pour la navigation dans les glaces dans une

⁷ Only government vessels or research vessels navigate at this latitude. These vessels are exempted from the proposed Regulations.

⁷ Seuls les navires du gouvernement ou de recherche naviguent à cette latitude. Ces derniers ne sont pas assujettis au projet de règlement.

operations would be ice-strengthened. Currently, these vessels are constructed with one echo-sounding device and one transducer. Under the regulatory scenario, all newly constructed vessels would be required to have a second echo-sounding device and a second independent transducer.

Voyage planning

Under the regulatory scenario, vessel operators of in-scope vessels would be required to have a voyage plan before entering Canadian Arctic waters. Vessels constructed after the registration of the proposed Regulations would be expected to comply immediately. For existing vessels, voyage planning requirements would come into force on January 1, 2027.

This voyage plan would need to be considered either through the procedures required by the safety management system onboard or the documented procedure for operating in polar waters when planning the voyage route. The voyage plan would be required to incorporate current and historic information on ice, icebergs and temperatures, and an understanding of places of refuge and protected areas along the route. Vessel operators are already compliant with these proposed requirements, as they are complementary with requirements from *Navigation Safety Regulations, 2020*, the *Marine Safety Management System Regulations* and the Guidelines for Voyage Planning [IMO resolution A.893(21)] and are considered standard practice.

However, the proposed Regulations would also require vessel operators to consider Arctic-specific criteria, including marine mammals' seasonal migration areas, when planning their route. Currently, voyage planning elements require vessels to consider marine environmental protection measures. Due to this overlap, vessels operating in the Arctic already partially fulfill this proposed requirement in the baseline. For example, vessels operating in the Arctic consult the Notices to Mariners (NOTMAR), which includes maps with areas to avoid and zones where vessels must reduce speed to 10 knots or less to protect Bowhead and Beluga whales. The proposed Regulations would make the proposed requirements related to marine mammals more explicit. The vessel operator would need to be aware of marine mammal density and migratory areas.

certain mesure, il est raisonnable de présumer que tous les nouveaux bâtiments construits expressément pour les opérations polaires seront renforcés aux fins de la navigation dans les glaces. À l'heure actuelle, un sondeur à écho et un capteur sont installés lors de la construction de ces bâtiments. Dans le scénario de réglementation, tous les bâtiments nouvellement construits devront être équipés d'un deuxième sondeur à écho et d'un deuxième capteur indépendant.

Planification du voyage

Dans le cadre du scénario de réglementation, les exploitants des bâtiments visés par le projet de règlement seront tenus d'avoir un plan de voyage avant d'entrer dans les eaux arctiques canadiennes. Pour les navires existants, les exigences en matière de planification des voyages entreraient en vigueur le 1^{er} janvier 2027.

Au moment d'élaborer ce plan de voyage, la planification de l'itinéraire dans les eaux polaires devra tenir compte soit des procédures prescrites dans le cadre du système de gestion de la sécurité à bord, soit du document énonçant les procédures d'exploitation dans les eaux polaires. Le plan de voyage devra inclure des renseignements actuels et historiques sur les glaces, les icebergs et les températures, et recenser les lieux de refuge et les zones protégées le long de la route. Les exploitants de bâtiments se conforment déjà à ces exigences proposées, car elles sont complémentaires à celles du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*, du *Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime* et des Directives pour la planification du voyage [résolution A. 893(21) de l'OMI], et sont considérées comme une pratique standard.

Cependant, le projet de règlement exigera également que les exploitants de bâtiments planifient leur itinéraire en tenant compte de critères propres à l'Arctique, notamment des zones de migration saisonnière des mammifères marins. Actuellement, les exploitants de bâtiments doivent envisager de prendre des mesures de protection du milieu marin en vertu des dispositions relatives à la planification du voyage. En raison de ce dédoublement, les bâtiments exploités dans l'Arctique satisfont déjà en partie à cette exigence du scénario de référence. Par exemple, les exploitants de bâtiments dans l'Arctique consultent les Avis aux navigateurs (NOTMAR), qui comprennent des cartes indiquant les zones à éviter et les zones où les bâtiments doivent réduire leur vitesse à 10 nœuds ou moins afin de protéger la baleine boréale et le béluga. Le projet de règlement énoncera de façon plus explicite les exigences proposées en ce qui concerne les mammifères marins. L'exploitant du bâtiment devra être au courant des zones de forte densité de mammifères marins et des zones de migration.

Vessel operators would continue to send their voyage plans to the Marine Communications and Traffic Services Centre, which is run by the Canadian Coast Guard and acts as a link between vessels and Transport Canada. Risk-based inspections, which may include the review of voyage plans, are expected to continue at the same frequency/effort (cost) by Transport Canada marine safety inspectors.

Benefits and costs

Benefits

The proposed Regulations would align Canadian regulations with international requirements. This would fulfill Canada's international obligations. It would also help maintain Canada's reputation as a global leader in the effective oversight of Arctic shipping within the IMO, of which Canada is a member government. While several proposed requirements are already being met in the baseline, explicitly adding these requirements as part of the proposed Regulations would provide consistency of standards for vessels operating in the Arctic.

The Government of Canada has a long history of protecting the Canadian Arctic environment and aiding in the implementation of a safety-focused operating culture for vessels active in the region. As a result, vessels subject to the proposed Regulations already demonstrate high levels of compliance related to having the equipment and navigational procedures required to reduce accidents. By implementing these proposed requirements, Transport Canada would ensure that this safety culture, which prioritizes reducing accidents and protecting the environment, continues. Additionally, the new proposed equipment and voyage planning requirements would enhance the safety culture aimed at reducing accidents and their associated negative environmental impact.

Lastly, an increased focus on marine mammals during voyage planning would potentially lead to a small reduction in vessel-animal collisions, including those involving threatened and vulnerable species.

Costs

The proposed Regulations would impose new safety and navigation requirements on new and existing in-scope vessels navigating in the Canadian Arctic, which are expected to result in a total monetized cost of \$192,699.

Les exploitants de bâtiments continueront de transmettre leurs plans de voyage au centre approprié des Services de communications et de trafic maritimes. Ces centres sont gérés par la Garde côtière canadienne et assurent la liaison entre les bâtiments et Transports Canada. Il est présumé que des inspections fondées sur les risques, qui incluent parfois un examen du plan de voyage, continueront d'être menées par les inspecteurs de la sécurité maritime de Transports Canada à la même fréquence et au même niveau d'effort (coût).

Avantages et coûts

Avantages

Le projet de règlement permettra d'harmoniser la réglementation canadienne avec les exigences internationales. Le Canada pourra ainsi s'acquitter de ses obligations internationales. Le projet de règlement contribuera également à préserver la réputation du Canada à titre de chef de file mondial et efficace dans la surveillance du transport maritime en Arctique au sein de l'OMI, dont le Canada est membre. Bien que plusieurs des exigences proposées soient déjà respectées dans le scénario de référence, l'ajout explicite de celles-ci dans le projet de règlement assurera l'uniformité des normes imposées aux bâtiments exploités dans l'Arctique.

Le gouvernement du Canada s'attache depuis longtemps à protéger l'environnement arctique canadien et à contribuer à l'établissement d'une culture d'exploitation axée sur la sécurité pour les bâtiments actifs dans la région. Par conséquent, les bâtiments assujettis au projet de règlement affichent déjà des niveaux de conformité élevés en ce qui a trait à l'équipement et aux procédures de navigation exigés pour réduire les accidents. En mettant en œuvre les exigences proposées, Transports Canada assurera le maintien de cette culture de sécurité, qui met l'accent sur la réduction des accidents et la protection de l'environnement. De plus, les nouvelles exigences proposées en matière d'équipement et de planification du voyage permettront de renforcer la culture de sécurité et, par le fait même, de réduire les accidents et leurs répercussions négatives sur l'environnement.

Finalement, l'attention accrue accordée aux mammifères marins lors de la planification du voyage pourrait entraîner une faible réduction du nombre de collisions entre des bâtiments et des animaux, y compris celles qui mettent en cause des espèces menacées et vulnérables.

Coûts

Dans le cadre du projet de règlement, le coût financier total associé aux nouvelles exigences en matière de sécurité et de navigation imposées aux bâtiments nouveaux et existants qui naviguent dans l'Arctique canadien devrait s'élever à 192 699 \$.

Navigation

In order to comply with the proposed Regulations, all existing and new in-scope vessels, which are 500 gross tonnage or above, would require two non-magnetic compasses. The *Navigation Safety Regulations, 2020* already require these vessels to have one non-magnetic compass when engaged on a voyage other than a sheltered waters voyage. To comply, 13 existing fishing vessels of 500 gross tonnage and above would need to install a second non-magnetic compass by January 1, 2027. The three new vessels that are 500 gross tonnage or above expected to be navigating in the Canadian Arctic over the analytical timeframe⁸ would require a second non-magnetic compass. The average cost of purchase and installation is \$12,500.⁹ The expected total cost would be \$183,072.

Newly constructed vessels which are ice strengthened would require two echo-sounding devices and two independent transducers. An echo-sounding device and independent transducer are standard in the baseline scenario. It is estimated that the four new vessels projected over the 10-year analytical timeframe¹⁰ would each require the installation of a second echo-sounding device and a second independent transducer. The cost of purchase and installation is \$3,000.¹¹ The expected total cost would be \$9,628.

Voyage planning

Before entering Canadian Arctic waters, vessel operators would need to consider information on migratory routes and marine mammals into their voyage plan. There are already existing requirements to consider marine mammals, including season migration areas, when operating in some areas of the Arctic, such as marine protected areas. The proposed Regulations would ensure these requirements cover the entire Arctic. This information could be obtained from a variety of sources and publications, including the World Wildlife Fund's Arctic Mariner's Guides, NOTMAR, or the Sailing Direction's Handbook. It is not expected that this proposed requirement would add significant costs, as there is already overlap with current practices. However, for vessels that would be operating outside of marine protected areas, it is expected that operators would take between 5 and 10 minutes before each voyage to review the information.

⁸ The three new fishing vessels are assumed to begin operation in 2026, 2028, and 2033.

⁹ All costs for equipment and installation in the proposed Regulations were determined by subject matter experts at TC. A cost range was provided for each proposed requirement. The cost used in the analysis is the average cost. For non-magnetic compasses, the cost range for purchase and installation is between \$5,000 and \$20,000.

¹⁰ The four new fishing vessels are assumed to begin operation in 2026, 2028, 2031, and 2033.

¹¹ For an echo-sounding device and an independent transducer, the cost range for purchase and installation is between \$1,000 and \$5,000.

Navigation

Afin de se conformer au projet de règlement, tous les bâtiments existants et nouveaux visés, dont la jauge brute est d'au moins 500, devront disposer de deux compas amagnétiques. Le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* exige déjà que ces bâtiments aient un compas amagnétique lorsqu'ils effectuent un voyage autre qu'un voyage en eaux abritées. Aux fins de la satisfaction de cette exigence, un deuxième compas amagnétique devra être installé à bord de 13 bâtiments de pêche existants d'une jauge brute de 500 ou plus d'ici le 1^{er} janvier 2027. Les trois nouveaux bâtiments qui ont une jauge brute d'au moins 500 et qui devraient naviguer dans l'Arctique canadien au cours de la période d'analyse⁸ nécessiteront un deuxième compas amagnétique. Le coût moyen lié à l'achat et à l'installation est de 12 500 \$⁹. Le coût total prévu se chiffrera à 183 072 \$.

Les bâtiments nouvellement construits et renforcés pour la navigation dans les glaces devront être équipés de deux sondeurs à écho et de deux capteurs indépendants. Le sondeur à écho et le capteur indépendant prévus dans le scénario de référence sont standard. Il est prévu que les quatre nouveaux bâtiments projetés au cours de la période d'analyse de 10 ans¹⁰ nécessiteront chacun l'installation d'un deuxième sondeur à écho et d'un deuxième capteur indépendant. Le coût d'achat et d'installation est de 3 000 \$¹¹. Le coût total prévu se chiffrera à 9 628 \$.

Planification du voyage

Avant d'entrer dans les eaux arctiques canadiennes, les exploitants de bâtiments devront avoir établi un plan de voyage qui tient compte des renseignements sur les routes migratoires et les mammifères marins. Il est déjà obligatoire de tenir compte des mammifères marins, y compris des zones de migration saisonnière, lorsqu'un bâtiment est exploité dans certaines zones de l'Arctique, comme les zones marines protégées. Le projet de règlement garantira l'application de ces exigences dans l'ensemble de l'Arctique. Ces renseignements peuvent être obtenus de diverses sources et publications, notamment les guides de navigation en Arctique du Fonds mondial pour la nature, les Avis aux navigateurs (NOTMAR) ou les Instructions nautiques. Cette exigence proposée ne devrait pas entraîner des coûts supplémentaires importants, car elle est déjà intégrée aux pratiques actuelles. Toutefois, il est présumé que les exploitants de bâtiments naviguant à l'extérieur

⁸ Il est présumé que les trois nouveaux bâtiments de pêche entreront en service en 2026, en 2028 et en 2033.

⁹ Tous les coûts d'équipement et d'installation découlant du projet de règlement ont été calculés par des experts techniques de TC. Une fourchette de coûts a été établie pour chaque exigence proposée. Le coût utilisé dans l'analyse est le coût moyen. Pour les compas amagnétiques, le coût d'achat et d'installation se situe entre 5 000 et 20 000 \$.

¹⁰ Il est présumé que les quatre nouveaux bâtiments de pêche entreront en service en 2026, en 2028, en 2031 et en 2033.

¹¹ Pour le sondeur à écho et le capteur indépendant, le coût d'achat et d'installation se situe entre 1 000 \$ et 5 000 \$.

Routes followed by fishing vessels operating in the Canadian Arctic are subject to a high degree of flexibility. Voyage planning includes start and end points of a voyage, along with general plans and considerations, but it is not prescriptive. For example, it does not require exact routes or coordinates. In addition, it is already in the best interest of vessel operators to make minor modifications to their route based on all available information. From safety and financial perspectives, it is already in the best interest of vessel owners and the crews to avoid conditions that could damage their vessel or reduce their fish harvesting capacity, whether that be ice, adverse weather, or marine mammals. While altering or charting a new route may have cost implications, it is already a common practice and a reality of operating in the Arctic region.

Government

The proposed Regulations would have minimal costs to Transport Canada. These costs would be related to the updating of training materials for compliance and enforcement personnel, and the communication of the regulatory change to stakeholders. These marginal costs are excluded from the analysis because they would occur before the Regulations are registered.

Cost statement

Number of years: 10 (2026 to 2035)
Price year: 2024
Present-value base year: 2026
Discount rate: 7%

des zones marines protégées devront prendre entre cinq et dix minutes avant chaque voyage afin d’examiner ces renseignements.

Les bâtiments de pêche exploités dans l’Arctique canadien disposent d’une grande marge de manœuvre quant à leurs itinéraires. La planification du voyage comprend l’établissement des points de départ et d’arrivée, ainsi que la définition du plan global et des facteurs généraux à prendre en considération, mais il ne s’agit pas d’une approche normative. Par exemple, elle ne requiert pas la détermination d’un itinéraire précis ou des coordonnées exactes. En outre, il est déjà dans l’intérêt supérieur des exploitants de bâtiments d’apporter des modifications mineures à leur itinéraire en fonction de tous les renseignements disponibles. Du point de vue financier et de la sécurité, les propriétaires de bâtiments et les équipages ont déjà tout intérêt à éviter de naviguer dans des conditions qui pourraient endommager leur bâtiment ou réduire leur capacité de récolte de poissons, que ce soit en raison des glaces, des conditions météorologiques défavorables ou des mammifères marins. Malgré les incidences financières possibles découlant de la modification de l’itinéraire ou de l’établissement d’un nouvel itinéraire, il s’agit déjà d’une pratique courante et d’une réalité de l’exploitation dans la région arctique.

Gouvernement

Le projet de règlement entraînera des coûts minimes pour Transports Canada. Ces coûts seront liés à la mise à jour des documents de formation destinés au personnel chargé de la conformité et de l’application de la loi, et à la communication des modifications réglementaires aux intervenants. Ces coûts marginaux sont exclus de l’analyse, car ils seront engagés avant l’enregistrement du projet de règlement.

Énoncé des coûts

Nombre d’années : 10 (2026 à 2035)
Année du prix : 2024
Année de référence de la valeur actualisée : 2026
Taux d’actualisation : 7 %

Table 1: Monetized costs

Impacted stakeholder	Description of cost	Base year - 2026	2027	Final year - 2035	Total (present value)	Annualized value
Industry	Purchase and installation of non-magnetic compasses	\$12,500	\$151,869	\$0	\$183,072	\$24,360
Industry	Purchase and installation of echo-sounding device and transducer	\$3,000	\$0	\$0	\$9,628	\$1,281
All stakeholders	Total costs	\$15,500	\$151,869	\$0	\$192,699	\$25,641

Tableau 1 : Coûts financiers

Intervenants touchés	Description des coûts	Année de référence (2026)	2027	Dernière année (2035)	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Industrie	Achat et installation de compas amagnétiques	12 500 \$	151 869 \$	0 \$	183 072 \$	24 360 \$
Industrie	Achat et installation d'un sondeur à écho et d'un capteur	3 000 \$	0 \$	0 \$	9 628 \$	1 281 \$
Tous les intervenants	Total des coûts	15 500 \$	151 869 \$	0 \$	192 699 \$	25 641 \$

Quantified (non-monetized) and qualitative impacts

Positive impacts

- Alignment of Canadian regulations with international requirements. This would help maintain Canada's reputation within the IMO, of which Canada is a member government.
- Consistency of standards for vessels operating in the Arctic.
- The proposed Regulations would help ensure that Canada's high safety and navigation standards would continue, minimizing the risk of accidents and their associated environmental damage.
- The increased focus on marine mammals during voyage planning would potentially reduce the likelihood of vessel-animal collisions, including those involving threatened and vulnerable species.

Negative impacts

- Before entering Canadian Arctic waters, in-scope vessel operators would require information on migratory routes and marine mammals. The expected costs would be marginal, with this review expected to take between 5 and 10 minutes per voyage.

Small business lens

Analysis using the small business lens concluded that the proposed Regulations would impact small businesses. Based on publicly available information that companies publish, including financial disclosures and information on employment available through press material and companies' web pages, most businesses operating were determined to be large or medium sized businesses. Three businesses operating four of the 23 Canadian-flagged fishing vessels are unlikely to have more than 100 employees or \$5 million in revenue. With the objective of ensuring the safety of vessels operating in Canada's Arctic waters

Répercussions quantifiées (non financières) et qualitatives

Répercussions positives

- L'harmonisation de la réglementation canadienne avec les exigences internationales contribuera à préserver la réputation du Canada au sein de l'OMI, dont il est un État membre.
- Les normes applicables aux bâtiments exploités dans l'Arctique seront uniformes.
- Le projet de règlement permettra de maintenir des normes canadiennes élevées en matière de sécurité et de navigation et de réduire ainsi au minimum le risque d'accident et les dommages connexes à l'environnement.
- L'importance accrue accordée aux mammifères marins au moment de planifier le voyage aura possiblement pour effet de réduire la probabilité de collisions entre les bâtiments et les animaux, y compris celles qui mettent en cause des espèces menacées et vulnérables.

Répercussions négatives

- Avant d'entrer dans les eaux arctiques canadiennes, les exploitants des bâtiments visés devront obtenir des renseignements au sujet des routes migratoires et des mammifères marins. Les coûts prévus seront marginaux, étant donné que l'examen de ces renseignements devrait leur prendre de cinq à dix minutes par voyage.

Lentille des petites entreprises

L'analyse effectuée sous la lentille des petites entreprises a permis de conclure que le projet de règlement aura des répercussions sur les petites entreprises. Selon les renseignements accessibles au public que publient les entreprises, y compris les divulgations financières et les renseignements sur l'emploi communiqués dans les documents de presse et sur les pages Web des entreprises, la plupart des entreprises concernées sont considérées comme des entreprises de taille moyenne ou grande. Il est peu probable que les trois entreprises qui exploitent quatre des 23 bâtiments de pêche battant pavillon canadien aient

and given the relative minor compliance costs to small businesses, the proposed Regulations would apply to all affected vessel operators regardless of their size.

None of the four vessels are 500 GT or above, so no small businesses would be required to install non-magnetic compasses.

One of four projected newly constructed vessels is expected to be owned by a small business.¹² This vessel is likely to be ice-strengthened and would require a second echo-sounding device and a second independent transducer. The undiscounted cost of purchase and installation of this equipment is \$3,000. The total present value cost would be \$2,139 and the annualized value would be \$285.

Vessel operators for small businesses would have the same proposed requirements to consider and plan their voyages based on migratory routes and marine mammals. The expected costs would be marginal, with this review expected to take less than 10 minutes before each voyage.

One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply, as there would not be any incremental change in administrative burden on business and no regulatory titles would be repealed or introduced.

Regulatory cooperation and alignment

The proposed Regulations would allow Canada to meet its international obligations, as both a member state to the IMO and as a key player in the development of the Polar Code, by bringing these international amendments into force domestically within the required time period, via minor changes to the ASSPPR, enabled under the CSA 2001, and the AWPPA. All eight Arctic States were supportive at the IMO in the development of these additional safety measures under the Polar Code. It is expected that these measures would be adopted by each Arctic State through their domestic regulations.

plus de 100 employés ou un revenu supérieur à cinq millions de dollars. Dans le but d'assurer la sécurité des bâtiments exploités dans les eaux arctiques canadiennes et, compte tenu des coûts de mise en conformité relativement minimales à assumer par les petites entreprises, le projet de règlement s'appliquera à tous les exploitants des bâtiments visés, peu importe leur taille.

Étant donné qu'aucun des quatre bâtiments n'a une jauge brute de 500 ou plus, ces petites entreprises ne seront pas tenues d'installer de compas amagnétiques.

Il est présumé que l'un des quatre bâtiments dont la construction est prévue appartiendra à une petite entreprise¹². Ce bâtiment sera probablement renforcé pour la navigation dans les glaces et nécessitera un deuxième sondeur à écho et un deuxième capteur indépendant. Le coût d'achat et d'installation non actualisé de cet équipement s'élève à 3 000 \$. La valeur actualisée du coût total est de 2 139 \$, et la valeur annualisée, de 285 \$.

Les exploitants de bâtiments pour le compte de petites entreprises seront tenus de respecter les mêmes exigences proposées et devront donc prendre en considération les routes migratoires et les mammifères marins et planifier leur voyage en conséquence. Les coûts prévus seront marginaux, étant donné que l'examen de ces renseignements devrait leur prendre moins de dix minutes par voyage.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas dans le cas présent, car le projet de règlement n'entraînera pas de hausse du fardeau administratif des entreprises et aucun règlement ne sera abrogé ou adopté.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Le projet de règlement permettra au Canada de s'acquitter de ses obligations internationales à titre d'État membre de l'OMI et de contributeur clé à l'élaboration du Recueil sur la navigation polaire, grâce à la mise en œuvre nationale de ces modifications internationales dans le délai requis, par le biais de modifications mineures au RSNPPA en vertu de la LMMC 2001 et de la LPPEA. Les huit États arctiques ont appuyé l'OMI dans l'élaboration de ces mesures de sécurité supplémentaires du Recueil sur la navigation polaire. Ces mesures devraient être adoptées par tous les États arctiques dans le cadre de leur réglementation nationale.

¹² This new vessel is expected to begin operation in 2031.

¹² Il est présumé que ce nouveau bâtiment entrera en service en 2031.

International obligations

The proposed Regulations would enable Canada to meet its international obligations as a contracting party to SOLAS, as a member state of the IMO, and as a key player in the development of the Polar Code. No linkages to obligations under the World Trade Organization are anticipated.

Effects on the environment

In accordance with the *Cabinet Directive on Strategic Environmental and Economic Assessment*, the strategic environmental and economic assessment (SEEA) process was followed and a Climate, Nature, and Economy Lens was completed. No important environmental or economic effects are anticipated as a result of this proposal.

Gender-based analysis plus

The proposed Regulations would primarily apply to fishing vessels (24 metres in length overall and above) in Canadian Arctic waters. This could have an impact on northern Inuit peoples, as the majority of the population of Canadian Arctic coastal communities identify as Inuit. Most Canadian Arctic coastal communities are remote, only accessible by air or water, and heavily reliant on fishing. Of the 23 Canadian-flagged fishing vessels which these proposed Regulations are anticipated to apply to, six are owned by Indigenous cooperatives or Indigenous companies, which are harvesting their communities' commercial quota. While there are potentially some costs associated with the additional equipment requirements, the increased safety could improve the lives of mariners in Canadian Arctic waters.

According to the International Transport Workers Federation (ITF), the maritime industry continues to be male dominated, as women only make up an estimated 2% of the international maritime workforce.

Inuit peoples have close cultural and spiritual ties to the marine environment and wildlife. A marine safety incident could have environmental repercussions and the potential to devastate Arctic communities by contaminating their food source, impacting their culture, and disrupting traditional uses. As such, a positive benefit of the proposed increased marine safety measures could mean that the Arctic environment would be better protected. This would benefit all Canadians but would have the greatest positive

Obligations internationales

Le projet de règlement permettra au Canada de s'acquitter de ses obligations internationales à titre de partie contractante de la Convention SOLAS, d'État membre de l'OMI et de contributeur clé à l'élaboration du Recueil sur la navigation polaire. Il ne devrait pas avoir de liens avec les obligations du Canada au sein de l'Organisation mondiale du commerce.

Effets sur l'environnement

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale et économique stratégique*, le processus d'évaluation environnementale et économique stratégique (EEES) a été suivi, et l'optique de climat, de nature et d'économie, appliquée. Aucun effet environnemental ou économique important n'est anticipé relativement au présent projet de règlement.

Analyse comparative entre les sexes plus

Le projet de règlement s'appliquera principalement aux bâtiments de pêche (d'une longueur totale de 24 mètres ou plus) dans les eaux arctiques canadiennes. Il pourrait donc avoir des incidences sur les peuples inuits du Nord, car la majorité des membres des collectivités côtières de l'Arctique canadien s'identifient comme étant des Inuits. La plupart des collectivités côtières de l'Arctique canadien sont éloignées, accessibles uniquement par avions ou par bateau et dépendent fortement de la pêche. Six des 23 bâtiments de pêche battant pavillon canadien auxquels devrait s'appliquer le projet de règlement appartiennent à des coopératives ou entreprises autochtones qui récoltent le quota commercial de leur collectivité. Malgré les coûts potentiels associés aux exigences supplémentaires en matière d'équipement, le renforcement de la sécurité pourrait améliorer la vie des marins dans les eaux arctiques canadiennes.

Selon la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), l'industrie maritime continue d'être à prédominance masculine, puisque les femmes ne constituent qu'environ 2 % de la main-d'œuvre maritime internationale.

Les Inuits entretiennent des liens culturels et spirituels étroits avec le milieu marin et la faune. Un incident de sécurité maritime pourrait avoir des répercussions sur l'environnement et possiblement un effet dévastateur sur les collectivités arctiques en contaminant leur source de nourriture, en bouleversant leur culture et en perturbant leurs utilisations à des fins traditionnelles. Par conséquent, le renforcement des mesures de sécurité maritime proposées pourrait avoir comme effet positif de mieux

direct and indirect effect on northern Inuit peoples in their health and quality of life.

Inuit peoples living in coastal Canadian Arctic communities will benefit the most from the proposed Regulations, which are expected to protect mariners and the Arctic environment in which they live and harvest their food. The proposed regulations are not anticipated to result in any barriers to access, as most vessels already voluntarily engage in Arctic-specific voyage planning and carry additional navigation safety equipment to help mitigate risks associated with Arctic maritime hazards (e.g. ice, inclement weather, extended periods of darkness, and poor charting).

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

The proposed Regulations will come into force on the day on which they are registered.

Stakeholders will receive information on the new requirements through platforms such as Safety Net, FlagStateNet, and Safety Ship Bulletins, as well as incorporated into existing training sessions by trainers semiannually as required.

The implementation of the proposed Regulations would be supported through Transport Canada's [Marine Safety Management System](#) (MSMS). The MSMS provides detailed information on the steps required to complete a procedure or a portion of a procedure, such as filling in a form, entering information into a database, or operating a particular piece of equipment. Work instructions such as administrative procedures for flag state inspectors and examiners can be found in the Marine Inspector Bookshelf (an electronic repository of reference material), and are communicated through internal notification processes, including FlagStateNet and Examnet. Transport Canada will continue to use national and regional CMAC meetings to communicate the implementation of the proposed Regulations and issue information to affected stakeholders through Ship Safety Bulletins to inform designers, builders, and owners of vessels of the proposed Regulations.

protéger l'environnement arctique. Les Canadiens profiteront tous de ce renforcement, mais ce dernier aura le plus d'incidences positives directes et indirectes sur la santé et la qualité de vie des Inuits du Nord.

Les Inuits des collectivités côtières de l'Arctique canadien tireront le plus d'avantages du projet de règlement, dans la mesure où celui-ci devrait permettre de protéger l'environnement arctique dans lequel ils vivent et récoltent leurs aliments, en plus de protéger les marins. Le projet de règlement ne devrait pas créer d'obstacles à l'accès, car la plupart des exploitants planifient déjà leurs voyages dans l'Arctique sur une base volontaire et transportent de l'équipement supplémentaire de sécurité de la navigation pour contribuer à atténuer les risques associés aux dangers dans les eaux arctiques (par exemple les glaces, les mauvaises conditions météorologiques, les périodes prolongées d'obscurité et les lacunes cartographiques).

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

Mise en œuvre

Le projet de règlement entrera en vigueur à la date de son enregistrement.

Des renseignements sur les nouvelles exigences seront communiqués aux intervenants par le biais de plateformes, comme SafetyNET et FlagStateNet, et des bulletins de la sécurité des navires, et seront également transmis deux fois par année par les formateurs dans le cadre des séances de formation existantes, au besoin.

Le [Système de gestion de la sécurité maritime](#) (SGSM) de Transports Canada permettra de faciliter la mise en œuvre du projet de règlement. Le SGSM fournit des renseignements détaillés sur les étapes à suivre pour exécuter une procédure ou une partie d'une procédure, comme remplir un formulaire, saisir des renseignements dans une base de données ou utiliser une pièce d'équipement particulière. Les instructions de travail à l'intention des inspecteurs de l'État du pavillon et des examinateurs, comme des procédures administratives, figurent dans la Bibliothèque des inspecteurs de navire (un répertoire électronique de documents de référence) et sont communiquées à l'aide des procédures de notification internes, y compris FlagStateNet et ExamNet. Transports Canada continuera de tirer parti des réunions nationales et régionales du CCMC pour communiquer des détails sur la mise en œuvre du projet de règlement et de diffuser des renseignements aux intervenants concernés par l'entremise des bulletins de la sécurité des navires, de manière à informer les concepteurs, les constructeurs et les propriétaires de bâtiments du projet de règlement.

Compliance and enforcement

Compliance with the proposed Regulations will be monitored and enforced by Transport Canada marine safety inspectors and surveyors of Canadian Recognized Organizations, which are classification societies authorized to act on behalf of Transport Canada under the CSA 2001.

Vessels will continue to send their voyage plans to the Marine Communications and Traffic Services Centre, which is operated by the Canadian Coast Guard and acts as a link between vessels and Transport Canada. Any concerns or enforcement action (e.g. due to non-compliance) are addressed by Transport Canada's regional offices.

The enforcement of the proposed Regulations will be made in accordance with the Transport Canada Policy on Compliance and Enforcement of the CSA 2001, for the safety of shipping and the protection of the marine environment.

In accordance with its Departmental Enforcement Policy, Transport Canada marine safety inspectors will take a graduated and proportionate approach to enforcement to educate, deter, and when necessary, penalize those who are non-compliant. The enforcement objective is to permit industry to take corrective actions first, especially for minor infractions, rather than immediately issuing administrative monetary penalties (AMP) and/or proceeding by way of summary convictions. For minor contraventions, verbal counselling or written warnings may be used and may be accompanied by an assurance of compliance — a commitment from the regulated party to correct the issue and comply with the requirements — rather than proceeding with issuing a notice of violation. For serious infractions, the CSA 2001 allows for penalties of up to \$1,000,000 in fines, imprisonment for up to 18 months, or both, upon summary conviction for non-compliance with regulations made under Part 4 of the Act, which would include the proposed Regulations. Non-compliances with the proposed Regulations are also punishable under the AWPPA.

If a regulated entity believes that an AMP was issued incorrectly, they may apply to the Transportation Appeal Tribunal of Canada to request a review.

Transport Canada will continue to monitor and participate, both nationally and internationally, in ongoing regulatory activities related to Arctic shipping safety and pollution prevention and will take appropriate action with non-compliant stakeholders as required.

Conformité et application

Le respect du projet de règlement sera surveillé et assuré par les inspecteurs de la sécurité maritime de Transports Canada et les inspecteurs des organismes reconnus canadiens, qui sont des sociétés de classification autorisées à agir au nom de Transports Canada en vertu de la LMMC 2001.

Les bâtiments continueront de transmettre leurs plans de voyage au centre approprié des Services de communications et de trafic maritimes. Ces centres sont gérés par la Garde côtière canadienne et assurent la liaison entre les bâtiments et Transports Canada. Toutes les préoccupations ou mesures d'application de la loi (par exemple en cas de non-conformité) sont traitées par les bureaux régionaux de Transports Canada.

L'application du projet de règlement sera assurée conformément à la Politique de conformité et d'application de la LMMC 2001 de Transports Canada, afin de veiller à la sécurité de la navigation et à la protection du milieu marin.

Conformément à la politique ministérielle d'application de la loi de TC, les inspecteurs de la sécurité maritime du Ministère adopteront une approche progressive et proportionnée pour sensibiliser, dissuader et, au besoin, pénaliser ceux qui ne se conforment pas à la loi. L'objectif de la mise en application sera de permettre à l'industrie de prendre des mesures correctives avant d'imposer des sanctions administratives pécuniaires (SAP) ou de procéder à des déclarations sommaires de culpabilité, surtout en cas d'infraction mineure. En cas d'infraction mineure, des conseils de vive voix ou des avertissements écrits peuvent être utilisés et accompagnés d'une garantie de conformité volontaire (c'est-à-dire l'engagement de la partie réglementée à corriger le problème et à se conformer aux exigences), au lieu d'émettre un avis de violation. Pour les infractions graves, la LMMC 2001 prévoit des amendes maximales de 1 000 000 \$ ou 18 mois de prison sur déclaration sommaire de culpabilité, ou les deux, en cas de violation des règlements pris aux termes de la partie 4 de la Loi, qui englobera le projet de règlement. Les infractions au projet de règlement sont également punissables en vertu de la LPPEA.

Toute entité réglementée assujettie à une SAP qui estime que celle-ci a été émise à tort peut déposer une requête auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada pour demander une révision.

Transports Canada continuera de surveiller les activités réglementaires à l'échelon national et international dans les domaines de la sécurité de la navigation et de la prévention de la pollution dans l'Arctique. En plus de participer à ces activités, le Ministère prendra les mesures nécessaires à l'égard des intervenants non conformes.

Contact

Drummond Fraser
Manager
Legislative, Regulatory & International Affairs
Marine Safety and Security
Transport Canada
Email: TC.MSSQuestions-QuestionsSSM.TC@tc.gc.ca

Personne-ressource

Drummond Fraser
Gestionnaire
Affaires législatives, réglementaires et internationales
Sécurité et sûreté maritimes
Transports Canada
Courriel : TC.MSSQuestions-QuestionsSSM.TC@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council proposes to make the annexed *Regulations Amending the Arctic Shipping Safety and Pollution Prevention Regulations and the Administrative Monetary Penalties and Notices (CSA 2001) Regulations* under subsection 12(1) of the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*^a and subsections 7(2), 35(1)^b, 120(1)^c and 190(1)^d and paragraphs 244(f)^e, (g) and (h)^f of the *Canada Shipping Act, 2001*^g.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 60 days after the date of publication of this notice. They are strongly encouraged to use the online commenting feature that is available on the *Canada Gazette* website but if they use email, mail or any other means, the representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Drummond Fraser, Manager, Marine Safety and Security, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, 11th floor, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (email: drummond.fraser@tc.gc.ca).

Ottawa, March 13, 2026

Janna Rinaldi
Acting Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique et le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis (LMMC 2001)*, ci-après, en vertu du paragraphe 12(1) de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*^a et des paragraphes 7(2), 35(1)^b, 120(1)^c et 190(1)^d et des alinéas 244(f)^e, (g) et (h)^f de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^g.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont fortement encouragés à le faire au moyen de l'outil en ligne disponible à cet effet sur le site Web de la *Gazette du Canada*. S'ils choisissent plutôt de présenter leurs observations par courriel, par la poste ou par tout autre moyen, ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout à Drummond Fraser, gestionnaire, Sécurité et sûreté maritimes, ministère des Transports, Place de Ville, tour C, 330, rue Sparks, 11^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (courriel : drummond.fraser@tc.gc.ca).

Ottawa, le 13 mars 2026

La greffière adjointe intérimaire du Conseil privé
Janna Rinaldi

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

^b S.C. 2023, c. 26, s. 360

^c S.C. 2023, c. 26, s. 375

^d S.C. 2023, c. 26, s. 403

^e S.C. 2014, c. 29, s. 75(1)

^f S.C. 2018, c. 27, s. 709

^g S.C. 2001, c. 26

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

^b L.C. 2023, ch. 26, art. 360

^c L.C. 2023, ch. 26, art. 375

^d L.C. 2023, ch. 26, art. 403

^e L.C. 2014, ch. 29, par. 75(1)

^f L.C. 2018, ch. 27, art. 709

^g L.C. 2001, ch. 26

Regulations Amending the Arctic Shipping Safety and Pollution Prevention Regulations and the Administrative Monetary Penalties and Notices (CSA 2001) Regulations

Arctic Waters Pollution Prevention Act and Canada Shipping Act, 2001

Arctic Shipping Safety and Pollution Prevention Regulations

1 Section 2 of the *Arctic Shipping Safety and Pollution Prevention Regulations*¹ is amended by adding the following after subsection (4):

Pleasure yacht

(5) For the purpose of interpreting a document incorporated by reference into these Regulations, “pleasure yacht” is to be read as “pleasure craft”.

2 Section 6 of the Regulations is replaced by the following:

Chapter XIV of SOLAS

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

- (a)** cargo vessels of 500 gross tonnage or more that are certified as meeting the requirements of Chapter I of SOLAS;
- (b)** passenger vessels that are certified as meeting the requirements of Chapter I of SOLAS;
- (c)** fishing vessels of 24 m or more in length overall;
- (d)** pleasure craft of 300 gross tonnage or more that are not engaged in trade; or
- (e)** cargo vessels of 300 gross tonnage or more but less than 500 gross tonnage.

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique et le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis (LMMC 2001)

Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques et Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

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

1 L'article 2 du *Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique*¹ est modifié par adjonction, après le paragraphe (4), de ce qui suit :

Yacht de plaisance

(5) Pour l'interprétation des documents incorporés par renvoi dans le présent règlement, « yacht de plaisance » vaut mention de « embarcation de plaisance ».

2 L'article 6 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Chapitre XIV de SOLAS

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

- a)** d'un bâtiment de charge d'une jauge brute d'au moins 500 qui est certifié comme étant conforme aux exigences du chapitre I de SOLAS;
- b)** d'un bâtiment à passagers qui est certifié comme étant conforme aux exigences du chapitre I de SOLAS;
- c)** d'un bâtiment de pêche d'une longueur hors tout d'au moins 24 mètres;
- d)** d'une embarcation de plaisance d'une jauge brute d'au moins 300 qui ne sert pas au commerce;
- e)** d'un bâtiment de charge d'une jauge brute d'au moins 300, mais inférieure à 500.

¹ SOR/2017-286

¹ DORS/2017-286

Other vessels — 500 gross tonnage or more

(1.1) Subject to subsection (2), Canadian vessels of 500 gross tonnage or more in polar waters and foreign vessels of 500 gross tonnage or more in a shipping safety control zone, other than vessels referred to in paragraphs (1)(a) to (d), must conform to the requirements of Chapter XIV of SOLAS that are applicable to vessels certified as meeting the requirements of Chapter I of SOLAS.

Exceptions

(2) Subsections (1) and (1.1) do not apply to vessels that do not have a mechanical means of propulsion.

3 The portion of section 11 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Requirements

11 Any Canadian vessel referred to in paragraph 6(1)(a) or (b) or subsection 6(1.1) that was constructed on or after January 1, 2017 and is intended to operate in low air temperature must meet the following requirements if it navigates in polar waters:

Canada Shipping Act, 2001

Administrative Monetary Penalties and Notices (CSA 2001) Regulations

4 Part 16 of the schedule to the *Administrative Monetary Penalties and Notices (CSA 2001) Regulations*² is amended by adding the following after item 1:

	Column 1	Column 2	Column 3
	Provision of the Arctic Shipping Safety and Pollution Prevention Regulations	Range of Penalties (\$)	Separate Violation for Each Day
Item			
1.1	Subsection 6(1.1)	2,625 to 250,000	X

Coming into Force

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

² SOR/2008-97; SOR/2012-246, s. 1

Autres bâtiments — jauge brute d’au moins 500

(1.1) Sous réserve du paragraphe (2), tout bâtiment canadien d’une jauge brute d’au moins 500 qui navigue dans les eaux polaires et tout bâtiment étranger d’une jauge brute d’au moins 500 qui navigue dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation, autre que les bâtiments visés aux alinéas (1)a) à d), doivent se conformer aux exigences du chapitre XIV de SOLAS qui sont applicables aux bâtiments certifiés comme étant conformes aux exigences du chapitre I de SOLAS.

Exceptions

(2) Les paragraphes (1) et (1.1) ne s’appliquent pas à l’égard des bâtiments sans moyen de propulsion mécanique.

3 Le passage de l’article 11 du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Exigences

11 Tout bâtiment canadien visé aux alinéas 6(1)a) ou b) ou au paragraphe 6(1.1) qui est construit le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date et qui est prévu pour être exploité à des températures de l’air basses doit satisfaire aux conditions ci-après s’il navigue dans les eaux polaires :

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis (LMMC 2001)

4 La partie 16 de l’annexe du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis (LMMC 2001)*² est modifiée par adjonction, après l’article 1, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Disposition du Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l’Arctique	Barème des sanctions (\$)	Violation distincte pour chacun des jours
Article			
1.1	Paragraphe 6(1.1)	2 625 à 250 000	X

Entrée en vigueur

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

² DORS/2008-97; DORS/2012-246, art. 1

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part II)

Statutory authority
Aeronautics Act

Sponsoring department
Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: Transport Canada (TC) regulates the identification and registration of aircraft and maintains the Canadian Civil Aircraft Register (CCAR), which contains information about all registered Canadian aircraft. Since its inception, Canada's aircraft registration program has evolved faster than the regulations governing its implementation could keep pace with. Over time, certain rules of conduct have become unclear, outdated, or simply redundant and therefore require clarification, updating and/or repeal. Similarly, as a user-pay service for which the prescribed fee schedule has not changed since 1996, taxpayers have borne an increasingly higher proportion of the cost of the registration services delivered mostly (but not exclusively) for the benefit of aircraft owners and operators.

Description: The proposed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part II)* [the proposed Regulations] would make approximately 70 amendments to the *Canadian Aviation Regulations* (CARs) to clarify the rules governing assignment of marks and registration of aircraft by clarifying, updating or repealing, as appropriate, perceived ambiguous, outdated or obsolete provisions to reflect current practices. The proposed Regulations would also implement an updated fee regime that would aim to balance the cost of aircraft registration services more equitably between aircraft owners and taxpayers. Fees for certain services would be removed while others would be added or increased. The proposed fee changes are one-time fees and minimal relative to the cost of acquiring and operating an aircraft.

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (partie II)

Fondement législatif
Loi sur l'aéronautique

Ministère responsable
Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Enjeux : Transports Canada (TC) réglemente l'identification et l'immatriculation des aéronefs et tient à jour le Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens (RIACC), qui contient des renseignements sur tous les aéronefs canadiens enregistrés. Depuis sa création, le programme d'immatriculation des aéronefs au Canada a évolué si rapidement que les règlements qui régissent sa mise en œuvre n'ont pas pu suivre le même rythme. Au fil du temps, certaines règles de conduite sont devenues nébuleuses, obsolètes ou simplement redondantes, de sorte qu'elles doivent désormais être précisées, mises à jour ou abrogées. En outre, comme il s'agit d'un service payant pour lequel la grille tarifaire prescrite n'a pas changé depuis 1996, les contribuables doivent assumer une proportion de plus en plus élevée du coût des services d'immatriculation qui sont fournis principalement (mais pas exclusivement) au profit des propriétaires et des exploitants d'aéronefs.

Description : Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (partie II)* proposé (le règlement proposé) prévoit environ 70 modifications au *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) qui permettraient de préciser les règles régissant l'assignation des marques et l'immatriculation des aéronefs en clarifiant, en mettant à jour ou en abrogeant, le cas échéant, des dispositions perçues comme ambiguës, désuètes ou obsolètes pour refléter les pratiques actuelles. Le règlement proposé établirait également un régime tarifaire mis à jour qui viserait à équilibrer le coût des services d'immatriculation des aéronefs de façon plus équitable entre les propriétaires d'aéronefs et les contribuables. Les frais de certains services seraient supprimés, tandis que d'autres seraient ajoutés ou augmentés. Les modifications tarifaires proposées sont ponctuelles et

Rationale: The proposed Regulations would enhance the clarity, interpretation, and enforceability of the CARs while also minimizing the cost imbalance between beneficiaries of registration services and the taxpayer. The proposed changes would support aircraft registration by enabling improvements and modernization of rules, processes and services that would benefit aircraft owners and operators and Canadians. Extensive consultations were undertaken to seek stakeholder feedback on the proposed amendments to the CARs, including the new fees for aircraft registration services. Overall, there were no significant concerns raised with the proposed amendments.

The total cost of the proposed Regulations is estimated to be \$6.90 million (present value in 2026 Canadian dollars, discounted to the first period of 2026 at a 7% discount rate) for a 10-year period between 2026 and 2035. Of this total cost, \$6.83 million would be assumed by Canadian aircraft owners, operators and manufacturers due to the amended service fees, \$0.05 million would be associated with the removal of the service fee for amendments to information on a Certificate of Registration (CoR), and \$0.02 million would be associated with the removal of the service fee to retrieve aircraft historical information. Both costs associated with fee removals would be assumed by the Government of Canada.

The proposed Regulations would also benefit Canadian taxpayers, as the updated service fees would rebalance the cost of administering the aircraft registration program from Canadian taxpayers (represented by TC) to service users. The total monetized benefit is estimated to be \$7.48 million for the same period.

Analysis under the small business lens concluded that the proposed Regulations would impact 4 744 small businesses. The proposed amendments are expected to result in a total net cost to small businesses of \$1.71 million, or an annualized value of \$0.23 million. Using the methodology developed in the *Red Tape Reduction Regulations*, it is estimated that the annualized administrative savings would be \$9,262 (present value in 2012 dollars, discounted to the base year of 2012 at a

minimes par rapport au coût de l'acquisition et de l'utilisation d'un aéronef.

Justification : Le règlement proposé ferait en sorte d'améliorer la clarté, l'interprétation et le caractère exécutoire du RAC tout en réduisant au minimum le déséquilibre des coûts entre les bénéficiaires des services d'immatriculation et les contribuables. Les modifications proposées faciliteraient l'immatriculation des aéronefs en permettant d'améliorer et de moderniser les règles, les processus et les services qui profiteraient aux propriétaires et aux exploitants d'aéronefs ainsi qu'aux Canadiens. Des consultations approfondies ont été entreprises pour recueillir les commentaires des intervenants sur les modifications proposées au RAC, dont les nouveaux frais des services d'immatriculation des aéronefs. Dans l'ensemble, aucune préoccupation importante n'a été exprimée quant aux modifications proposées.

Le coût total du règlement proposé est estimé à 6,90 millions de dollars sur une période de 10 ans allant de 2026 à 2035 (valeur actualisée exprimée en dollars canadiens de 2026, ramenée à la première période de 2026 selon un taux d'actualisation de 7 %). De ce coût total, 6,83 millions de dollars seraient assumés par les propriétaires, les exploitants et les constructeurs d'aéronefs canadiens en raison des frais de service modifiés, 0,05 million de dollars seraient associés à la suppression des frais de service exigés pour modifier les renseignements d'un certificat d'immatriculation et 0,02 million de dollars seraient liés à la suppression des frais de service exigés pour la collecte des antécédents des aéronefs. Les deux coûts associés à la suppression des frais seraient à la charge du gouvernement du Canada.

Le règlement proposé serait également avantageux pour les contribuables canadiens, car la mise à jour des frais de service permettrait de rééquilibrer les coûts d'administration du programme d'immatriculation des aéronefs entre les contribuables canadiens (représentés par TC) et les utilisateurs des services. Le total des avantages financiers est estimé à 7,48 millions de dollars au cours de la même période.

L'analyse sous la lentille des petites entreprises a permis de conclure que le règlement proposé aurait une incidence sur 4 744 petites entreprises. Les modifications proposées devraient entraîner un coût net total pour les petites entreprises de 1,71 million de dollars, soit une valeur annualisée de 0,23 million de dollars. Au moyen de la méthodologie élaborée dans le *Règlement sur la réduction de la paperasse*, on estime que les économies administratives annualisées seraient de 9 262 \$

discount rate of 7% for the 10-year period between 2026 and 2035).

(valeur actualisée exprimée en dollars de 2012, ramenée à l'année de référence de 2012 selon un taux d'actualisation de 7 % pour la période de 10 ans allant de 2026 à 2035).

Issues

Over the years, several issues and concerns have been identified through ongoing internal assessments and reviews, industry feedback and specific engagement with external stakeholders and subject matter experts. With respect to aircraft registration, these issues and concerns range from minor irritants, such as discrepancies between English and French versions of a provision in the CARs, to more substantive matters, such as clarifying the duration of use of an interim CoR to ensure consistent usability when the owner of a Canadian aircraft changes. The range of issues related to Part II of the CARs falls into five categories:

(a) Perceived ambiguous definitions

Terms such as “issuance” of a registration mark are misleading and redundant, while other terminology such as “special” (used to distinguish selected from randomly assigned marks) is imprecise and open to inconsistent interpretation. Similarly, “launch weight” is only used in the definition of “hang glider”, but the term launch weight is often confused with “maximum take-off weight”, which is a concept that does not apply to non-powered aircraft like a hang glider. As well, the definition of “registration mark” in the French version of the CARs may misconstrue a mark as evidence of registration rather than as a method of identification.

(b) Unclear aircraft identification requirements

In general, the identity of an aircraft is established by its fuselage, i.e. the main body of an aircraft, rather than by its identification (ID) plate. That said, the make, model and serial number required to be displayed on aircraft ID plates are sometimes absent on aircraft that are imported into Canada. From the way the related provisions of the CARs are currently written, it is often unclear that the new owner must apply for authorization from the Minister of Transport to update the plate information to be compliant with the CARs. The provision is often misread to mean that an imported aircraft must simply have an ID plate and not an ID plate that displays the make, model and serial number of the aircraft.

Enjeux

Au fil des ans, plusieurs préoccupations et problèmes ont été relevés dans le cadre d'évaluations et d'examen internes, de la formulation de commentaires par les membres de l'industrie et d'une mobilisation spéciale des intervenants externes et des experts en la matière. En ce qui concerne l'immatriculation des aéronefs, ces préoccupations et ces problèmes vont d'irritants mineurs (comme les écarts entre les versions anglaise et française d'une disposition du RAC) à des enjeux plus importants (comme la nécessité de clarifier la durée d'utilisation d'un certificat d'immatriculation intérimaire pour veiller à une utilisation continue en cas de changement de propriétaire d'un aéronef). Les problèmes relatifs à la partie II du RAC se répartissent en cinq catégories :

a) Définitions perçues comme ambiguës

Des termes tels que l'« attribution » d'une marque d'immatriculation sont trompeurs et redondants, tandis que d'autres comme « spécial » (qui sert à distinguer les marques sélectionnées de celles qui sont assignées aléatoirement) sont imprécis et susceptibles d'être interprétés de manière incohérente. De même, le terme « poids au départ » n'est utilisé que dans la définition d'« aile libre », mais est souvent confondu avec « masse maximale au décollage », un concept qui ne s'applique pas aux aéronefs non motorisés comme les ailes libres. En outre, la définition de « marque d'immatriculation » dans la version française du RAC peut amener à interpréter faussement une marque comme étant une preuve d'immatriculation plutôt qu'une méthode d'identification.

b) Exigences nébuleuses relatives à l'identification des aéronefs

En général, l'identité d'un aéronef est établie par son fuselage, c'est-à-dire le corps central d'un aéronef, plutôt que par sa plaque d'identification. Cela dit, la marque, le modèle et le numéro de série qui doivent figurer sur les plaques d'identification sont parfois absents dans le cas des aéronefs importés au Canada. Étant donné la façon dont les dispositions connexes du RAC sont actuellement rédigées, il est souvent difficile de savoir que le nouveau propriétaire doit demander l'autorisation du ministre des Transports pour mettre à jour les renseignements inscrits sur la plaque afin de se conformer au RAC. La disposition donne souvent lieu à une mauvaise interprétation selon laquelle un aéronef importé doit simplement avoir une

The CARs also do not provide any flexibility to vary the location of an ID plate even on older vintage aircraft that may have undergone significant restoration and for which compliance with the existing regulations may be onerous. The CARs currently require that an ID plate for an aircraft be attached to the structure of the aircraft where it is visible. This provision is intended to apply to new aircraft, but this is not clear enough in the CARs, and often owners of older and vintage aircraft attempt to meet this requirement by relocating authorized replacement ID plates away from their original mounting location. The CARs currently lack a clear prohibition against attaching or removing an ID plate without authorization. This could be perceived as permission to swap ID plates, especially for rebuilt or restored aircraft, or to identify two aeronautical products with the same make, model, and serial number.

(c) Aircraft registration and leasing — Various Issues

Potential gaps in rules in relation to assignment and display of marks

TC's online mark reservation system allows owners of new ultra-light aeroplane (i.e. a specific type of lightweight fixed-wing aircraft with one or two seats) to reserve marks usually assigned to other categories of aircraft. Currently, it is common practice to assign a particular formatted mark of "C-I___" to an ultra-light aeroplane, although this practice is not explicitly outlined in the CARs. The proper identification of an aircraft through registration allows TC to communicate safety and maintenance information to its owners and facilitates communication with air traffic controllers and other pilots while in operation. It is also not explicit in the CARs that hang gliders, parachutes and unoccupied free balloons are not assigned registration marks and are not required to be registered in Canada. The current requirements do not make it obvious that these aircraft are not registered and should not be inspected for registration marks or be the subject of compliance activities targeting registration requirements. As currently written, the relevant provision (subsection 200.02(2)) of the CARs is confusing and may be prone to misinterpretation. As well, there is no clear prohibition against displaying a mark that has not been assigned to an aircraft.

plaque d'identification, et non une plaque d'identification sur laquelle figurent la marque, le modèle et le numéro de série de l'aéronef.

Le RAC ne prévoit par ailleurs aucune marge de manœuvre en ce qui concerne l'emplacement de la plaque d'identification sur l'aéronef, même dans le cas des aéronefs d'époque plus anciens qui ont pu subir une restauration importante et pour lesquels il peut être coûteux de se conformer au règlement en vigueur. Le RAC exige actuellement que la plaque d'identification soit fixée à un endroit de la structure de l'aéronef où elle est visible. Cette disposition est censée s'appliquer aux nouveaux aéronefs, mais ce n'est pas assez clair dans le RAC et, bien souvent, les propriétaires d'aéronefs plus anciens et d'époque tentent de satisfaire à cette exigence en déplaçant les plaques d'identification de remplacement autorisées de leur emplacement initial. À l'heure actuelle, le RAC n'interdit pas clairement le fait de fixer ou de retirer une plaque d'identification sans autorisation. Certains pourraient donc y voir une permission d'échanger des plaques d'identification, en particulier pour les aéronefs reconstruits ou restaurés, ou d'identifier deux produits aéronautiques ayant la même marque, le même modèle et le même numéro de série.

c) Immatriculation et location d'aéronefs — Divers problèmes

Lacunes potentielles dans les règles relatives à l'assignation et à l'affichage des marques

Le système en ligne de réservation de marques d'immatriculation de TC permet aux propriétaires de nouveaux avions ultra-légers (c'est-à-dire un type particulier d'aéronef léger à voilure fixe équipé d'un ou deux sièges) de réserver des marques qui sont habituellement assignées à d'autres catégories d'aéronefs. Il est actuellement courant d'assigner à un avion ultra-léger une marque selon le format « C-I___ », bien que cette pratique ne soit pas explicitement prescrite dans le RAC. L'identification correcte d'un aéronef au moyen de l'immatriculation permet à TC de communiquer des renseignements en matière de sécurité et d'entretien à ses propriétaires et facilite la communication avec les contrôleurs aériens et d'autres pilotes pendant le vol. De plus, il n'est pas indiqué explicitement dans le RAC qu'aucune marque d'immatriculation n'est assignée aux ailes libres, aux parachutes et aux ballons libres non habités et qu'ils n'ont pas besoin d'être immatriculés au Canada. Les dispositions actuelles ne précisent pas que ces aéronefs ne sont pas immatriculés et qu'ils ne devraient pas être inspectés en lien avec des marques d'immatriculation ni faire l'objet d'activités de conformité ciblant les exigences d'immatriculation. Dans sa forme actuelle, la disposition pertinente du RAC, soit le paragraphe 200.02(2), prête à confusion et peut être sujette à une interprétation erronée. De plus, il n'y a pas d'interdiction claire concernant le fait d'afficher une marque qui n'a pas été assignée à un aéronef.

Misalignment with standards of the International Civil Aviation Organization (ICAO)

ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs), Annex 7, prohibits the assignment of certain sequences of letters to an aircraft as its registration mark. A registration mark (e.g. SOS) could be confused with distress or other similar urgent signals when used in aviation communications. While Canada's key trading partners, such as the United States (U.S.), the European Union (EU) and the United Kingdom (U.K.), are in alignment with ICAO, the CARs do not currently place similar restrictions on the issuance of such marks. Similarly, the CARs do not specify the conditions for the issuance of a certificate of deregistration when an aircraft is no longer registered in Canada. This is a new ICAO SARP (Standard 7.9.1) that entered into effect in November 2023, which requires Member States to issue a Certificate of Deregistration when an aircraft is duly removed from the national aircraft registry and the CoR is cancelled. While TC currently issues a notification of deregistration in the format conforming with ICAO's requirement, this practice is not codified, neither does legal authority exist under the CARs for the Minister to issue the Certificate of Deregistration.

Restrictive and inflexible requirements for state and manufacturer-operated aircraft

The CARs do not currently allow police forces to operate unmarked aircraft, other than through the issuing of a formal exemption from the requirement to display registration marks. This means that policing agencies must apply for an exemption from certain provisions of the CARs to undertake covert flight operations. Issuing recurrent exemptions to authorize policing agencies to operate their aircraft without registration marks during law enforcement operations places an unnecessary ongoing administrative burden on both TC and law enforcement authorities.

Further, while aircraft manufacturers and dealers in the U.S. are permitted, via a special authorization by the Federal Aviation Administration (FAA), to operate cross-border flights into Canada for purposes such as testing, completing production or customer acceptance/delivery, Canadian manufacturers do not have the privilege of cross-border flights for similar purposes under the CARs. Currently, a Canadian manufacturer operating an aircraft for testing, production completion, customer acceptance or export purposes is restricted to flights within Canada. This requirement is inflexible and unnecessarily restrictive, since some Canadian manufacturers undertake their

Manque de conformité avec les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

L'annexe 7 des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI interdit d'assigner à un aéronef une marque d'immatriculation composée de certaines séquences de lettres. Une marque d'immatriculation (par exemple « SOS ») pourrait être confondue avec un signal de détresse ou d'autres signaux d'urgence similaires lorsqu'elle est utilisée dans les communications aériennes. Bien que les principaux partenaires commerciaux du Canada, tels que les États-Unis, l'Union européenne et le Royaume-Uni, respectent les normes de l'OACI, le RAC n'impose actuellement pas de restrictions similaires sur l'assignation de ces marques. De même, il ne spécifie pas les conditions relatives à la délivrance d'un certificat de radiation lorsqu'un aéronef n'est plus immatriculé au Canada. Il s'agit de nouvelles SARP de l'OACI (norme 7.9.1) qui sont entrées en vigueur en novembre 2023 et qui obligent les États membres à délivrer un certificat de radiation lorsqu'un aéronef est dûment retiré du registre national des aéronefs et que le certificat d'immatriculation est annulé. Bien que TC fournisse actuellement un avis de radiation dans un format conforme à l'exigence de l'OACI, cette pratique n'est pas codifiée, et le ministre ne dispose d'aucune autorité légale dans le RAC pour délivrer le certificat de radiation.

Exigences restrictives et rigides pour les aéronefs d'État et les aéronefs utilisés par le constructeur

Le RAC ne permet pas actuellement aux forces policières d'utiliser des aéronefs non marqués, à moins qu'elles n'obtiennent une exemption officielle de l'obligation d'afficher des marques d'immatriculation. Cela signifie que les services de police doivent demander une exemption de certaines dispositions du RAC pour effectuer des opérations de vol secrètes. Or, la délivrance d'exemptions récurrentes pour autoriser les services de police à utiliser leurs aéronefs sans marque d'immatriculation pendant les opérations de maintien de l'ordre impose un fardeau administratif inutile et continu à TC ainsi qu'aux autorités d'application de la loi.

De plus, bien que les constructeurs et les vendeurs d'aéronefs aux États-Unis puissent, en vertu d'une autorisation spéciale de la Federal Aviation Administration (FAA), effectuer des vols transfrontaliers vers le Canada (notamment des vols d'essai, des vols d'essai d'un modèle de production ou des vols de réception par le client), le RAC ne donne pas aux constructeurs canadiens le privilège de réaliser des vols transfrontaliers à des fins similaires. À l'heure actuelle, un constructeur canadien qui utilise un aéronef aux fins d'essai, d'essai d'un modèle de production, de réception par le client ou d'exportation doit rester à l'intérieur du Canada. Cette exigence est inflexible

production in both Canada and in the U.S., often beginning the process in one country and completing it in the other.

Perceived lack of clarity in certain leasing provisions

For a leased aircraft under Subpart 203 of the CARs, the Minister is currently required to specify operating conditions at the time of the issuance of a lease authorization. The conditions which govern the safe operation of an aircraft are already prescribed in the CARs and do not always need to be restated at the time of leasing or on the lease authorization.

Prior to 2000, Subpart 203 limited aircraft leasing arrangements to Canadian aircraft operated under Part IV (Personnel Licensing and Training) or Part VII (Commercial Air Services) of the CARs. In 2000, an amendment to the CARs came into force, which allowed private operators (i.e. operating under Subpart 604) to enter into a leasing arrangement. At that time, subsection 203.02(2), which stipulates that this Subpart does not apply in respect of the operation of a private aircraft, should have been removed. While this did not prevent private operators from entering into leasing arrangements since 2000, maintaining the provision creates ambiguities.

(d) Outdated service fees

The aircraft registration service fees in the CARs came into effect in 1996 and have not been revised since. These fees have fallen behind program costs and do not reflect the increasing costs to provide the services. As a result, the Canadian taxpayer bears a disproportionately higher share (77% as of 2024) of the costs, while aircraft owners and operators who benefit the most from the services continue to bear a significantly smaller portion of program costs from year to year. TC is seeking to address this imbalance by having the main beneficiaries of the services (i.e. aircraft owners and operators) contribute more towards the cost of delivering the services.

(e) Housekeeping changes

Finally, requirements under Part II of the CARs relating to certain topics (such as aircraft exempt from registration or conditions of issue for CoRs) are often found under various sections of the CARs, making it harder to follow than if related requirements were consolidated under the same provision. Housekeeping changes would also include the

et inutilement restrictive, étant donné que certains constructeurs canadiens effectuent leur production à la fois au Canada et aux États-Unis, souvent en commençant le processus dans un pays et en le terminant dans l'autre.

Manque de clarté perçu dans certaines dispositions relatives à la location

Dans le cas d'un aéronef loué en vertu de la sous-partie 203 du RAC, le ministre est actuellement tenu de préciser les conditions d'utilisation au moment d'accorder une autorisation de location. Les conditions qui régissent l'utilisation sécuritaire d'un aéronef sont déjà prescrites dans le RAC et n'ont pas toujours besoin d'être précisées de nouveau au moment de la location ou sur l'autorisation de location.

Avant 2000, la sous-partie 203 limitait les accords de location d'aéronefs aux aéronefs canadiens utilisés en vertu de la partie IV (Délivrance des licences et formation du personnel) ou de la partie VII (Services aériens commerciaux) du RAC. En 2000, une modification du RAC est entrée en vigueur, permettant aux exploitants privés (c'est-à-dire ceux qui utilisent des aéronefs au titre de la sous-partie 604) de conclure un accord de location. À l'époque, le paragraphe 203.02(2), qui indique que cette sous-partie ne s'applique pas à l'utilisation d'un aéronef privé, aurait dû être supprimé. Bien que cela n'empêche pas les exploitants privés de conclure des accords de location depuis 2000, le maintien de la disposition crée des ambiguïtés.

d) Frais de service obsolètes

Les frais de service pour l'immatriculation des aéronefs prévus dans le RAC sont en vigueur depuis 1996 et n'ont jamais été modifiés. Ces frais n'ont pas évolué au même rythme que les coûts du programme et ne reflètent donc pas l'augmentation des coûts de la prestation des services. Par conséquent, les contribuables canadiens assument une part disproportionnellement plus élevée des coûts (77 % en date de 2024), tandis que les propriétaires et les exploitants d'aéronefs, qui bénéficient le plus des services, continuent d'assumer une part beaucoup plus petite des coûts du programme d'une année à l'autre. TC cherche à corriger ce déséquilibre en faisant en sorte que les principaux bénéficiaires des services (c'est-à-dire les propriétaires et les exploitants d'aéronefs) contribuent davantage au coût de la prestation des services.

e) Changements d'ordre administratif

Enfin, les exigences de la partie II du RAC qui concernent certains sujets (tels que les aéronefs exemptés de l'immatriculation ou les conditions liées à la délivrance des certificats d'immatriculation) se trouvent souvent dans différents articles du RAC, de sorte qu'il soit plus difficile de les respecter que si les exigences connexes étaient regroupées

repeal of provisions that have become obsolete or redundant as a result of the impact of technological advances or changing program practices. For instance, CoRs are no longer issued in paper format due to the shift to electronic and digital forms of documentation for various Canadian aviation documents (CADs). It is no longer reasonable to therefore request the return of a physical document upon suspension or cancellation of the CoR. Finally, under this theme, certain record-keeping terminology would also be harmonized. For example, foreign-owned Canadian entities are currently required to keep records of aircraft usage by recording “air time” under subsections 605.96(1) and (2) and “flight time” under subsection 202.15(3). From TC’s perspective, the requirement to record both the time of travel from departure to arrival (flight time) and the time the aircraft is actually in the air (air time) is unnecessary and only adds undue burden to the operator.

Background

Introduced in 1996, the CARs outline the regulatory requirements that govern civil aviation in Canada. The CARs touch on all aspects of aviation including, but not limited to, aircraft identification and registration, airport operations, private and commercial operations, pilot training and licensing, and air navigation services. Part I of the CARs contains general provisions, including administrative monetary penalties (AMPs) and service fee schedules, and Part II deals with rules of conduct governing the identification and registration of Canadian aircraft and the operation of a leased aircraft by a non-registered owner (leasing). Over the years, the CARs have been amended to address aviation safety matters, with a focus on areas of greatest risks. In 2017–2018, TC launched an internal Regulatory Review Initiative with the objective of modernizing the CARs and its associated standards. As part of the initiative, TC compiled a list of 1 900 irritants raised over the years through various internal and [external consultations](#) with stakeholders. The irritants have been grouped based on themes, and several regulatory proposals have been brought forward under this initiative. The current proposal falls under the theme of “aircraft identification and registration and operation of a leased aircraft by a non-registered owner”. The irritants being addressed are the result of a review by a joint TC/industry task team of issues and concerns pertaining to Part II of the CARs as well as those solicited during the summer of 2019 through TC’s “Let’s Talk Transportation” online platform.

dans la même disposition. Les changements d’ordre administratif comprendraient également l’abrogation de dispositions devenues obsolètes ou redondantes en raison des progrès technologiques ou de l’évolution des pratiques du programme. Par exemple, les certificats d’immatriculation ne sont plus délivrés en format papier compte tenu du passage au format électronique ou numérique de divers documents d’aviation canadiens. Il n’est donc plus raisonnable de demander le retour d’un document tangible lors de la suspension ou de l’annulation du certificat d’immatriculation. Enfin, dans le cadre de ce thème, certains termes relatifs à la tenue des dossiers seraient également harmonisés. Par exemple, les organismes canadiens détenus par des étrangers doivent actuellement tenir des dossiers de l’utilisation des aéronefs en consignait le « temps dans les airs » en vertu des paragraphes 605.96(1) et (2) et le « temps de vol » en vertu du paragraphe 202.15(3). Du point de vue de TC, l’obligation de consigner à la fois l’heure du déplacement du départ à l’arrivée (temps de vol) et le temps pendant lequel l’aéronef est réellement dans les airs (temps dans les airs) est inutile et ne fait qu’alourdir indûment la charge de travail de l’exploitant.

Contexte

Adopté en 1996, le RAC décrit les exigences réglementaires qui gouvernent l’aviation civile au Canada. Le RAC porte sur tous les aspects de l’aviation, y compris, mais sans s’y limiter l’identification et l’immatriculation des aéronefs, l’exploitation des aéroports, les opérations privées et commerciales, la formation et les licences des pilotes et les services de navigation aérienne. La partie I du RAC contient des dispositions générales, y compris les sanctions administratives pécuniaires (SAP) et les barèmes de frais de service, tandis que la partie II traite des règles de conduite régissant l’identification et l’immatriculation des aéronefs canadiens et l’utilisation d’aéronefs loués par des personnes qui ne sont pas propriétaires enregistrés (location). Au fil du temps, le RAC a été modifié afin de répondre aux enjeux de sécurité aérienne, en mettant l’accent sur les secteurs qui présentent les risques les plus élevés. En 2017-2018, TC a lancé une initiative interne d’examen de la réglementation en vue de moderniser le RAC et les normes connexes. À cette fin, TC a compilé une liste de 1 900 irritants soulevés au fil des ans lors de diverses consultations internes et [externes](#) avec les intervenants. Les irritants ont été regroupés par thème, et plusieurs propositions réglementaires ont été présentées dans le cadre de l’initiative. La proposition actuelle s’inscrit dans le thème « Identification et immatriculation des aéronefs et utilisation d’aéronefs loués par des personnes qui ne sont pas des propriétaires enregistrés ». Les irritants traités sont le résultat d’un examen mené par un groupe de travail conjoint de TC et de l’industrie au sujet des préoccupations et des problèmes liés à la partie II du RAC ainsi que de ceux qui ont été sollicités au cours de l’été 2019 par l’intermédiaire de la plateforme en ligne « Parlons transport » de TC.

TC's Civil Aviation Directorate administers the aircraft registration program in Canada. The program includes maintaining the CCAR, which keeps records on Canadian-registered commercial, private and state aircraft. Aircraft registration activities support the Minister of Transport's powers and responsibilities under the *Aeronautics Act* and in fulfillment of Canada's obligations under the Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention) to register aircraft and require the display of national registration marks. In Canada, an individual who is licenced to operate an aircraft may only do so if that aircraft is registered either in Canada, in a state that is a party to the Chicago Convention, or in a foreign state that has an agreement in force with Canada.

Aircraft registration helps to promote the safety of the individuals aboard that aircraft, the safety of other users of the airspace as well as the safety of individuals and property on the ground through identification and communication with aircraft owners. Aircraft registration facilitates communication between TC and the operator of the aircraft, such as communicating mandatory maintenance or inspection requirements, and component replacement. The registration mark identifies the aircraft to support communications between the aircraft, air traffic control and with other pilots. The mark also assists in search and rescue activities in cases of emergencies or accidents.

The fees for registration services have not changed over the last 20 years and do not reflect the real cost of delivering these services to industry. Currently, aircraft registration fees recover less than a quarter (23%) of the cost to provide the services to recipients. Without adjustments to the fees, the proportion of the cost borne by the taxpayer has increased over time and will continue to put increasing pressure on the funding of the program.

Objective

The objectives of the regulatory proposal are to

- bring Canada into greater alignment and harmonization with ICAO aircraft registration requirements;
- improve aircraft registration service efficiency in Canada;
- improve the clarity of various provisions under Part II of the CARs; and
- ensure program sustainability by implementing an updated fee regime.

La Direction générale de l'aviation civile de TC administre le programme d'immatriculation des aéronefs au Canada. Celui-ci comprend la tenue du RIACC, dans lequel sont conservés des dossiers sur les aéronefs commerciaux, privés et d'État immatriculés au Canada. Les activités relatives à l'immatriculation des aéronefs aident le ministre des Transports à s'acquitter de ses pouvoirs et responsabilités énoncés dans la *Loi sur l'aéronautique* et appuient les obligations du Canada en vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) qui consistent à immatriculer les aéronefs et à exiger l'affichage de marques d'immatriculation nationales. Au Canada, une personne qui détient une licence pour utiliser un aéronef ne peut le faire que si cet aéronef est immatriculé au Canada, dans un État signataire de la Convention de Chicago ou dans un État étranger ayant un accord en vigueur avec le Canada.

L'immatriculation des aéronefs aide à promouvoir la sécurité des personnes à bord, celle des autres utilisateurs de l'espace aérien et celle des personnes et des biens au sol grâce à l'identification des aéronefs et à la communication avec leurs propriétaires. L'immatriculation des aéronefs facilite la communication entre TC et l'exploitant de l'aéronef, notamment en ce qui concerne les obligations d'entretien ou d'inspection et le remplacement des composants. La marque d'immatriculation permet d'identifier l'aéronef, ce qui facilite les communications entre le pilote de l'aéronef, les contrôleurs aériens et les autres pilotes. Elle aide également à mener des activités de recherche et de sauvetage en cas d'urgence ou d'accident.

Les frais des services d'immatriculation sont les mêmes depuis 20 ans et ne reflètent pas les coûts réels de la prestation de ces services aux intervenants de l'industrie. À l'heure actuelle, les frais d'immatriculation des aéronefs permettent de recouvrer moins du quart (23 %) du coût de la prestation des services aux bénéficiaires. Sans rajustement des frais, la proportion des coûts assumés par le contribuable a augmenté au fil du temps et continuera d'exercer une pression croissante sur le financement du programme.

Objectif

Les objectifs du projet de règlement sont les suivants :

- amener le Canada à mieux se conformer aux exigences relatives à l'immatriculation des aéronefs de l'OACI;
- améliorer l'efficacité du service d'immatriculation des aéronefs au Canada;
- préciser diverses dispositions de la partie II du RAC;
- assurer la durabilité du programme en mettant à jour la grille tarifaire.

Description

The proposed amendments to the CARs are described in this section, grouped by issue category.

Clarification of perceived ambiguous definitions

- The proposed definition of “hang glider” would directly incorporate the current definition of “launch weight”, as launch weight is only used in relation to a hang glider. The standalone definition of “launch weight” would then be redundant and would be repealed.
- The interpretative clause “legal custody and control” would be moved from subsection 202.35(3) to the Definitions section of Part II (section 200.01), as it is applicable throughout Part II and not limited to Subpart 202 only.
- The definition of “special registration mark” under section 200.01 would be repealed and replaced with “particular registration mark” to clarify that a particular rather than a special mark is reserved when a client selects their own mark instead of one that is randomly assigned by TC.
- In the definition of “registration mark” under section 200.01, the term “issued” would be replaced with “assigned” as “issued” is intended to refer only to the production of an official document or certificate and not to the reservation of marks.
- The reference to “aircraft operation” in the definition of “lease” would be modified under section 203.01 as Subpart 203 deals primarily with aircraft leasing. The definition of “leasing operation” would be revised for greater clarity.

Updating outdated aircraft identification provisions

- Sections 202.18 and 202.19 would be moved under Subpart 201 as new sections 201.13 and 201.14, respectively, as both provisions pertain to aircraft identity determination and not to its registration.
- Section 201.01 would be modified to permit an authorized replacement ID plate for older aircraft to be attached in the original mounting location without contravening the current requirement to attach the ID plate to the frame of the aircraft in a visible location.
- Subsection 201.01(5) would be amended to clarify that if an aircraft identification plate does not contain the information referred to subsection 202.01(4), the aircraft owner must apply for authorization to alter that information on the ID plate.
- Paragraph 201.03(1)(b) would be amended to remove the phrase “that was attached to an aircraft” to clarify that only an ID plate authorized by the Minister may be attached to an aircraft and swapping ID plates is prohibited. A new subsection 201.03(7) would be added to

Description

Les modifications proposées au RAC sont décrites dans la présente section et regroupées par catégorie de problème.

Clarification des définitions perçues comme ambiguës

- La définition actuelle de « poids au départ » serait intégrée directement dans la définition proposée d’« aile libre », étant donné que « poids au départ » n’est utilisé qu’en lien avec une aile libre. La définition distincte de « poids au départ », deviendrait alors redondante et, serait abrogée.
- La clause d’interprétation de « garde et responsabilité légales » serait déplacée du paragraphe 202.35(3) à l’article de « Définitions » de la partie II (article 200.01), car elle s’applique à l’ensemble de la partie II et non pas uniquement à la sous-partie 202.
- La définition de « marque d’immatriculation spéciale » à l’article 200.01 serait abrogée et remplacée par « marque d’immatriculation particulière » pour préciser qu’une marque particulière, et non spéciale, est réservée lorsqu’un client sélectionne sa propre marque au lieu de s’en faire assigner une au hasard par TC.
- Dans la définition de « marque d’immatriculation » à l’article 200.01, le verbe « attribuer » serait remplacé par « assigner », car « attribuer » désigne uniquement la production d’un document ou d’un certificat officiel et non la réservation de marques.
- La référence à l’« utilisation d’un aéronef » serait modifiée à l’article 203.01, puisque la sous-partie 203 traite principalement de la location d’aéronefs. La définition d’« opération de location » serait révisée pour plus de clarté.

Mise à jour des dispositions obsolètes relatives à l’identification des aéronefs

- Les articles 202.18 et 202.19 seraient déplacés à la sous-partie 201 et deviendraient les articles 201.13 et 201.14 respectivement, car les deux dispositions concernent la détermination de l’identité d’un aéronef et non son immatriculation.
- L’article 201.01 serait modifié afin de permettre qu’une plaque d’identification de remplacement autorisée pour les aéronefs plus anciens soit fixée à l’emplacement d’origine sans contrevenir à l’exigence actuelle de fixer la plaque d’identification à un endroit visible de la structure de l’aéronef.
- Le paragraphe 201.01(5) serait modifié pour préciser que si une plaque d’identification d’aéronef ne contient pas les renseignements visés au paragraphe 202.01(4), le propriétaire de l’aéronef doit demander une autorisation pour modifier ces renseignements sur la plaque d’identification.
- L’alinéa 201.03(1)b) serait modifié pour supprimer l’expression « provenant d’un autre aéronef » afin de

specify that, except during the manufacturing of an aircraft, every attachment (or removal) of an ID plate requires an authorization from the Minister.

- Subsection 201.05(1) would be amended to clarify that it is the responsibility of the installer, not the operator/pilot, to properly identify all installed components on an aircraft.

Clarification of certain aircraft registration and leasing requirements

- Subsection 202.01(1) would be amended to clarify that an aircraft must display only the mark assigned to it at registration, which links the aircraft to its mark recorded in the CCAR except when authorized by the Minister to not display its mark.
- A new provision would be added to section 202.01 to explicitly prohibit the operation of an aircraft in flight which displays a registration mark not reserved or assigned to that aircraft at registration.
- The list of operators who may apply to the Minister for authorization to operate aircraft exempted from the requirement to display their marks would be expanded to include the police by adding the term “police authority” to subsection 202.01(2). This proposed amendment would codify the current practice of issuing exemptions to enable police aircraft to be operated unmarked.
- The proposed amendment to section 202.02 would replace mark issuance with mark reservation and specify that a reserved mark expires on the “1st anniversary” of the day on which it was reserved rather than at the end of “12 months,” for greater precision.
- Section 202.03 would be amended to codify the current practice of assigning C-Ixxxx marks to ultra-light aeroplanes. Upon the coming into force of the proposed Regulations, no new reservation of a C-Fxxxx or C-Gxxxx mark would be permitted for new registrations of an ultralight aeroplane. This change would not apply retroactively.
- Section 202.03 would be amended to impose a duty on the Minister to deny a request for registration marks consisting of a combination of letters that could be confused with distress signals or other emergency codes when used in aviation communication.
- Subsection 202.05(1) would be amended to remove the term “colour” from this provision to clarify that authorization is not required to change the colour of a mark given that the CARs do not require a specific colour for registration marks be used in the first place.
- The proposed Regulations would introduce a provision under section 202.07 to clarify that an aircraft would be

préciser que seule une plaque d'identification autorisée par le ministre peut être apposée sur un aéronef et il est interdit d'échanger des plaques d'identification. Un nouveau paragraphe 201.03(7) serait ajouté pour préciser que, sauf pendant la construction d'un aéronef, toute fixation (ou enlèvement) d'une plaque d'identification nécessite une autorisation du ministre.

- Le paragraphe 201.05(1) serait modifié pour préciser qu'il incombe à l'installateur, et non à l'exploitant ou au pilote, d'identifier correctement tous les composants installés sur un aéronef.

Clarification de certaines dispositions relatives à l'immatriculation et à la location des aéronefs

- Le paragraphe 202.01(1) serait modifié afin de préciser qu'un aéronef doit uniquement porter la marque qui lui a été assignée au moment de l'immatriculation, qui relie l'aéronef à sa marque consignée dans le RIACC, sauf lorsque le ministre donne l'autorisation de l'utiliser sans marque.
- Une nouvelle disposition serait ajoutée à l'article 202.01 pour interdire explicitement l'utilisation d'un aéronef en vol portant une marque d'immatriculation qui n'a pas été réservée ou ne lui a pas été assignée au moment de l'immatriculation.
- La liste des exploitants pouvant demander au ministre l'autorisation d'utiliser des aéronefs exemptés de l'obligation de porter des marques serait élargie pour inclure les forces policières en ajoutant le terme « corps policier » au paragraphe 202.01(2). Cette modification proposée permettrait de codifier la pratique actuelle de délivrance des exemptions pour autoriser les forces policières à utiliser des aéronefs ne portant pas de marques.
- La modification proposée à l'article 202.02 remplacerait « attribution d'une marque » par « réservation d'une marque » et préciserait qu'une marque réservée expire au « 1^{er} anniversaire » de la date de réservation plutôt qu'après « 12 mois », pour plus de précision.
- L'article 202.03 serait modifié pour codifier la pratique actuelle d'assignation des marques selon le format « CIxxxx » aux avions ultralégers. Dès l'entrée en vigueur du règlement proposé, aucune nouvelle réservation d'une marque selon le format « CFxxxx » ou « CGxxxx » ne serait autorisée pour les nouvelles immatriculations d'avions ultralégers. Cette modification ne s'appliquerait pas rétroactivement.
- L'article 202.03 serait modifié afin d'imposer une obligation au ministre de refuser une demande de marque d'immatriculation consistant en une combinaison de lettres qui pourrait être confondue avec des signaux de détresse ou d'autres codes d'urgence lorsqu'elle est utilisée dans les communications aériennes.
- Le paragraphe 202.05(1) serait modifié pour supprimer le terme « couleur » afin de préciser qu'une

deemed registered with a manufacturer's CoR when the manufacturer applies the assigned registration mark and enters the aircraft's identifying details into the CCAR Computer System. The CoR would satisfy the ICAO requirement for aircraft travelling internationally to carry a CoR. This proposed amendment to the CARs would enable a Canadian manufacturer-registered aircraft to be operated across the border into U.S. airspace while complying with the requirement to carry a CoR on board the aircraft.

- Section 202.14 would be amended to remove unnecessary operating restrictions placed on a Canadian manufacturer who is issued a flight authorization by the Minister to operate an aircraft with a temporary registration mark, such as:
 - that the flight could only be within Canada;
 - that the flight could only be operated for production testing, customer acceptance, completion of manufacturing and export;
 - that the mark must be affixed by a means that allows for its removal after the flight operation;
 - that aircraft must be entirely manufactured in Canada (many Canadian-made helicopters and aeroplanes are manufactured partly in the U.S., but may be flown to Canada for completion);
 - that a registration mark be reserved under subsection 202.02(1) rather than selected from the block of marks already assigned to that manufacturer under subsection 202.02(2); and
 - that operating conditions included in the authorization specify that the conditions are "necessary for safe and proper operation" of the flight.
- Foreign owned Canadian entities are currently required to keep records of aircraft usage by recording "air time" under subsections 605.96(1) and (2) and "flight time" under paragraph 202.15(3)(d). As it is unnecessary to differentiate between the two terms, "flight time" would be amended to "air time" in paragraph 202.15(3)(d) to require a foreign-owned Canadian operator to only record "air time" when reporting aircraft usage for aircraft registered in Canada.
- Section 202.26 requires an operator, including a Canadian manufacturer, to carry a CoR on board the aircraft if a flight is operated within or outside of Canada. Section 202.26 would be amended to clarify that the CoR carried on board must be valid.
- Many CADs, including CoRs, are currently issued electronically so it is no longer relevant to maintain the requirement to return a physical document to the Minister as prescribed under section 202.28 and paragraph 202.38(d). Both provisions and the associated AMP would be repealed.
- Subsection 202.35(1) would be amended to specify that when any part of the legal custody and control of an autorisation n'est pas requise pour modifier la couleur d'une marque, étant donné que le RAC n'exige pas l'utilisation d'une couleur de marque d'immatriculation en particulier.
- Le règlement proposé introduirait une disposition à l'article 202.07 pour préciser qu'un aéronef serait réputé avoir été immatriculé avec un certificat d'immatriculation du constructeur lorsque le constructeur applique la marque d'immatriculation attribuée et saisit les détails d'identification de l'aéronef dans le système informatique du RIACC. Le certificat d'immatriculation satisferait à l'exigence de l'OACI selon laquelle les aéronefs voyageant à l'étranger doivent transporter un certificat d'immatriculation. Cette modification proposée au RAC permettrait d'utiliser un aéronef canadien immatriculé par le constructeur de l'autre côté de la frontière dans l'espace aérien américain, tout en respectant l'exigence de transporter un certificat d'immatriculation à bord de l'aéronef.
- L'article 202.14 serait modifié pour éliminer les restrictions d'utilisation inutiles imposées à un constructeur canadien qui reçoit une autorisation du ministre pour utiliser un aéronef portant une marque d'immatriculation temporaire, notamment le fait que :
 - le vol ne doit être effectué qu'à l'intérieur du Canada;
 - le vol ne doit être effectué qu'aux fins d'essai d'un modèle de production, de réception par le client ou de l'achèvement de la construction ou de l'exportation;
 - la marque doit être apposée par un moyen permettant son retrait après le vol;
 - l'aéronef doit être entièrement construit au Canada (de nombreux hélicoptères et avions canadiens sont construits en partie aux États-Unis, mais sont transportés au Canada pour achever les travaux);
 - une marque d'immatriculation doit être réservée en vertu du paragraphe 202.02(1) plutôt qu'être sélectionnée parmi le bloc de marques déjà assignées à ce constructeur en vertu du paragraphe 202.02(2);
 - les conditions d'utilisation de l'aéronef incluses dans l'autorisation doivent préciser qu'elles « s'imposent pour en assurer la sécurité et la bonne utilisation ».
- Les organismes canadiens détenus par des étrangers doivent actuellement tenir des dossiers de l'utilisation des aéronefs en consignait le « temps dans les airs » en vertu des paragraphes 605.96(1) et (2) et le « temps de vol » en vertu de l'alinéa 202.15(3)d). Comme il n'est pas nécessaire de faire la distinction entre les deux termes, « temps de vol » serait remplacé par « temps dans les airs » à l'alinéa 202.15(3)d) afin d'exiger qu'un exploitant canadien de propriété étrangère consigne seulement le « temps dans les airs » pour rendre compte de l'utilisation d'aéronefs immatriculés au Canada.

aircraft is transferred, both the registration and the CoR are automatically cancelled. This would remove the confusion surrounding when and how the registration of an aircraft is cancelled when it is sold, leased or when the entity holding legal custody and control changes. A similar amendment to subsection 202.57(2) would clarify that when the CoR is cancelled, the registration of the aircraft is also cancelled.

- The proposed amendments to section 202.36 would clarify that for a person wishing to activate an interim registration, their application must meet the requirements of section 202.16 of the Regulations and section 222.36 of the *Aircraft Marking and Registration Standards*. As well, the proposed amendments would clarify that, in the case of an interim registration, an aircraft is 'deemed' registered when the owner who wants to become the registered owner completes the application process. Finally, the proposed amendments would clarify that the interim registration expires "90 days after" the day on which the aircraft is deemed registered or when the continuing CoR is received and not when it is issued.
- The proposed amendments to section 202.38 would modify who can notify the Minister when an aircraft is exported via a sale or lease agreement. The current provision is too restrictive, and the proposed amendments would permit entities other than the vendor or lessor (e.g. brokers, escrow companies) to notify the Minister of transfer of legal custody and control of an aircraft. The proposed Regulations would replace the terms "sale" by "transfer of legal custody and control" and "vendor/lessor" by "person transferring legal custody and control" and remove the requirement to send the Minister a copy of all agreements relating to a transfer, as TC does not require copies of all transfer agreements to fulfil its administrative or record keeping obligations.
- In response to a recent ICAO State Letter regarding the coming into effect of SARP 7.9.1, a new requirement would be added to section 202.64 to authorize the Minister to issue a Certificate of Deregistration when an aircraft is duly removed from the CCAR and the CoR is cancelled.
- As aircraft operating conditions are specified throughout the CARs, subsection 203.03(2) would be amended to clarify that the Minister may specify operating conditions when authorizing a lease arrangement, as it is not always necessary to restate operating conditions at the time of issuing a lease authorization. The types of leasing operations subject to ministerial authorization would also be clarified.
- To provide greater flexibility to industry, section 203.09 of the CARs would be amended to specify that when a lease authorization is issued, a copy of the lease must be submitted to the Minister "prior to operating the aircraft" instead of "within seven days after the day on which the authorization was issued."

- L'article 202.26 exige qu'un exploitant, y compris un constructeur canadien, transporte un certificat d'immatriculation à bord de l'aéronef si un vol est effectué à l'intérieur ou à l'extérieur du Canada. Il serait modifié pour préciser que le certificat d'immatriculation transporté à bord de l'aéronef doit être valide.
- De nombreux documents d'aviation canadiens, dont les certificats d'immatriculation, sont actuellement délivrés par voie électronique, de sorte qu'il n'est plus pertinent de maintenir l'exigence de retourner un document tangible au ministre comme le prévoient l'article 202.28 et l'alinéa 202.38d). Les deux dispositions et les SAP associées seraient abrogées.
- Le paragraphe 202.35(1) serait modifié pour préciser que, lorsqu'une partie de la garde et de la responsabilité légales d'un aéronef est transférée, l'immatriculation et le certificat d'immatriculation sont automatiquement annulés. Il n'y aurait donc plus de confusion quant au moment où l'immatriculation d'un aéronef est annulée et à la manière dont elle est annulée lorsque l'aéronef est vendu ou loué ou lorsque l'entité qui en détient la garde et la responsabilité légales change. Une modification similaire à l'article 202.57 préciserait que, lorsque le certificat d'immatriculation est annulé, l'immatriculation de l'aéronef l'est également.
- Les modifications proposées à l'article 202.36 préciseraient que, pour une personne qui souhaite activer une immatriculation intérimaire, sa demande doit satisfaire aux exigences de l'article 202.16 de règlements et celles de l'article 222.36 des *Normes sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs*. De plus, les modifications proposées permettraient de clarifier qu'en cas d'immatriculation intérimaire, un aéronef est « réputé » être immatriculé lorsqu'un propriétaire voulant devenir le propriétaire enregistré réalise le processus de demande. Enfin, les modifications proposées préciseraient que l'immatriculation intérimaire expire « 90 jours après » la date à laquelle l'aéronef est réputé immatriculé ou lorsque le certificat d'immatriculation permanente est reçu et non lorsqu'il est délivré.
- Les modifications proposées à l'article 202.38 modifieraient qui peut aviser le ministre lorsqu'un aéronef est exporté dans le cadre d'un accord de vente ou de location. La disposition actuelle est trop restrictive, et les modifications proposées permettraient à des entités autres que le vendeur ou le locateur (par exemple les courtiers et les sociétés de séquestre) d'aviser le ministre du transfert de la garde et de la responsabilité légales d'un aéronef. Le règlement proposé remplacerait les termes « vente » par « transfert de la garde et de la responsabilité légales » et « vendeur ou locateur » par « personne qui transfère la garde et la responsabilité légales » et supprimerait l'exigence d'envoyer au ministre une copie de tous les accords relatifs à un transfert, étant donné que TC n'exige pas de copies de tous les accords de transfert pour remplir ses obligations en matière d'administration ou de tenue des dossiers.

- En réponse à une récente lettre aux États de l'OACI concernant l'entrée en vigueur des SARP 7.9.1, une nouvelle exigence serait ajoutée à l'article 202.64 pour autoriser le ministre à délivrer un certificat de radiation lorsqu'un aéronef est dûment retiré du RIACC et que le certificat d'immatriculation est annulé.
- Étant donné que les conditions d'utilisation des aéronefs sont indiquées dans l'ensemble du RAC, le paragraphe 203.03(2) serait modifié pour clarifier que le ministre « peut » préciser les conditions d'utilisation lorsqu'il autorise un accord de location, puisqu'il n'est pas tenu de les énoncer de nouveau au moment d'accorder une autorisation de location. Les types d'opérations de location soumises à autorisation ministérielle seraient également précisés.
- Afin d'offrir une plus grande souplesse à l'industrie, l'article 203.09 du RAC serait modifié pour préciser que, lorsqu'une autorisation de location est accordée, une copie de l'accord de location doit être soumise au ministre « avant d'utiliser l'aéronef » au lieu de la version actuelle indiquant que cela doit être fait « dans les sept jours suivant la date de délivrance de l'autorisation ».

Revising fees and administrative monetary penalties for aircraft registration services

- Subsections 201.01(2) and 201.01(7) are duplicate provisions which carry different AMPs if contravened. To correct the redundancy and discrepancy, the proposed Regulations would repeal subsection 201.01(7) and the associated AMP and modify the AMP for violating subsection 201.01(2) set out under Schedule II to section 103 of the CARs from \$5,000 to \$3,000 for an individual and from \$25,000 to \$15,000 for a corporation to correct the previous discrepancy in penalties between the duplicate provisions.
- Item 4 on Schedule I to section 104 would be repealed to remove the charge to retrieve aircraft historical information.
- The description of Item 1 on Schedule II to section 104 would be amended to clarify that the fee indicated is for the reservation of a registration mark. The fee for this service would increase from \$45 to \$140 to reflect the current level of effort to process a request. If an application for registration is submitted with no mark reserved, a random mark would be assigned at the time of registration at no extra cost.
- The description of Item 2 on Schedule II to section 104 would be amended to indicate that the fee to reserve a “particular” registration mark, that is a mark selected by the applicant themselves, rather than receiving a mark that is randomly assigned by TC, would increase from \$140 to \$270. The proposed revised fee reflects the level of effort required by TC to process this type of request.
- The description of Item 3(a) on Schedule II to section 104 would be amended to remove the term

Révision des frais et des SAP associés aux services d'immatriculation des aéronefs

- Les paragraphes 201.01(2) et 201.01(7) sont des dispositions redondantes qui prévoient des SAP différentes en cas d'infraction. Pour corriger la redondance et l'incohérence, le règlement proposé abrogerait le paragraphe 201.01(7) et les SAP associées. De plus, il modifierait les SAP prévues à l'annexe II de l'article 103 du RAC pour les infractions au paragraphe 201.01(2), qui passeraient de 5 000 \$ à 3 000 \$ dans le cas d'une personne physique et de 25 000 \$ à 15 000 \$ dans le cas d'une personne morale, afin de corriger l'incohérence antérieure des sanctions dans les dispositions redondantes.
- L'article 4 figurant à l'annexe I de l'article 104 serait abrogé pour supprimer les frais de collecte des antécédents des aéronefs.
- La description de l'article 1 figurant à l'annexe II de l'article 104 serait modifiée pour préciser que les frais indiqués concernent la réservation d'une marque d'immatriculation. Les frais pour ce service passeraient de 45 \$ à 140 \$ pour refléter le niveau actuel d'effort nécessaire pour le traitement d'une demande. Si une demande d'immatriculation est présentée sans qu'une marque soit réservée, une marque aléatoire serait assignée au moment de l'immatriculation sans frais supplémentaires.
- La description de l'article 2 figurant à l'annexe II de l'article 104 serait modifiée pour indiquer que les frais de réservation d'une marque d'immatriculation « particulière », c'est-à-dire une marque choisie par le demandeur lui-même plutôt qu'une marque assignée aléatoirement par TC, passeraient de 140 \$ à 270 \$. Les

“temporary.” A temporary registration refers to a letter-format CoR that was emailed to clients, which saved time for clients who had to wait to receive their hard-copy CoR by mail. Now that CoRs are issued electronically, temporary certificates are no longer necessary. Provisional CoRs will continue to be issued, and the fee would be increased from \$65 to \$200 upon the coming into force of the proposed Regulations. The proposed fee for the issuance of a provisional CoR is set lower than the fee for issuing a continuing CoR to reflect the lower level of effort involved.

- To reflect the different levels of effort required to initially register an aircraft compared with a subsequent registration, Item 3(b) of Schedule II to section 104 would be amended to show separate fees for each of these two services. The proposed revised fee to issue a continuing CoR would increase i) from \$110 to \$450 for an initial registration and ii) from \$110 to \$400 for a subsequent registration when there is a transfer of custody and control of the aircraft. The difference in fees reflects the level of effort involved in the registration of a new or imported aircraft versus subsequent re-registration. Initial registrations require greater effort to assess the application, as there are more requirements to meet and documents to review and process.
- To encourage aircraft owners to more regularly report changes to TC to improve the accuracy of the CCAR, the current fee of \$65 for amending a CoR (other than a change of address), as set out under Item 3(c) of Schedule II to section 104, would be repealed.
- The proposed Item 4 of Schedule II to section 104 would introduce a new fee of \$70 for the renewal of the reservation of a registration mark before its expiry.
- The proposed Item 5 of Schedule II to section 104 would introduce a new fee of \$500 to process an application to use an alternate registration mark, which varies in size, location or other specification and to issue the Minister's authorization to do so.
- The proposed Item 6 of Schedule II to section 104 would introduce a fee of \$200 for the authorization to operate an aircraft in Canada which does not display its registration mark. For purposes of an exhibition, air show, motion picture and television production or law enforcement, the Minister may authorize the operation of an aircraft without the display of its registration mark.
- The proposed Item 7 of Schedule II to section 104 would introduce a new fee of \$650 to request a change in the registration mark of an aircraft after a continuing CoR has been issued for the aircraft. A greater level of effort is involved in reissuing a new mark to an aircraft that had been previously assigned a mark at registration.
- The proposed Item 8 of Schedule II to section 104 would introduce a new fee of \$109 to replace a lost interim

frais révisés proposés reflètent le niveau d'effort requis par TC pour traiter ce type de demande.

- La description de l'article 3a) figurant à l'annexe II de l'article 104 serait modifiée pour supprimer le terme « temporaire ». Une immatriculation temporaire fait référence à un certificat d'immatriculation en format lettre qui était envoyé par courriel aux clients, ce qui permettait d'économiser du temps pour les clients qui devaient attendre de recevoir leur certificat d'immatriculation papier par la poste. Maintenant que les certificats d'immatriculation sont délivrés électroniquement, les certificats temporaires ne sont plus requis. Des certificats d'immatriculation provisoires continueront d'être délivrés, et les frais passeraient de 65 \$ à 200 \$ à l'entrée en vigueur du règlement proposé. Les frais proposés pour la délivrance d'un certificat d'immatriculation provisoire sont inférieurs à ceux qui sont exigés pour la délivrance d'un certificat d'immatriculation permanente étant donné que le niveau d'effort requis est plus faible.
- Afin de tenir compte des différents niveaux d'effort requis pour l'immatriculation initiale d'un aéronef par rapport à une immatriculation subséquente, l'article 3b) figurant à l'annexe II de l'article 104 serait modifié pour indiquer des frais distincts pour ces deux services. Les frais révisés proposés pour la délivrance d'un certificat d'immatriculation permanente augmenteraient i) de 110 \$ à 450 \$ pour une immatriculation initiale et ii) de 110 \$ à 400 \$ pour une immatriculation subséquente lorsqu'il y a un transfert de la garde et de la responsabilité de l'aéronef. La différence de frais reflète le niveau d'effort requis pour l'immatriculation d'un aéronef neuf ou importé par rapport à une immatriculation subséquente. Les immatriculations initiales nécessitent plus d'efforts pour évaluer la demande, car il y a plus d'exigences à respecter et de documents à examiner et à traiter.
- Afin d'encourager les propriétaires d'aéronefs à signaler plus régulièrement les changements à TC pour améliorer l'exactitude du RIACC, les frais actuels de 65 \$ pour la modification d'un certificat d'immatriculation (autre qu'un changement d'adresse), énoncés à l'article 3c) de l'annexe II de l'article 104, seraient abrogés.
- L'article 4 proposé qui figurerait à l'annexe II de l'article 104 imposerait de nouveaux frais de 70 \$ pour renouveler la réservation d'une marque d'immatriculation avant son expiration.
- L'article 5 proposé qui figurerait à l'annexe II de l'article 104 imposerait de nouveaux frais de 500 \$ pour traiter une demande d'utilisation de variantes quant aux dimensions ou à l'emplacement d'une marque d'immatriculation ou aux modalités de marquage et pour délivrer l'autorisation du ministre à cet effet.
- L'article 6 proposé qui figurerait à l'annexe II de l'article 104 imposerait des frais de 200 \$ pour autoriser

CoR if one is requested during the transfer of custody and control of an aircraft.

l'utilisation au Canada d'un aéronef qui ne porte pas sa marque d'immatriculation. Dans le cas d'une exposition, d'un spectacle aérien, d'une production cinématographique ou télévisée ou d'activités d'application de la loi, le ministre peut autoriser l'utilisation d'un aéronef qui ne porte pas sa marque d'immatriculation.

- L'article 7 proposé qui figurerait à l'annexe II de l'article 104 imposerait de nouveaux frais de 650 \$ pour demander une modification de la marque d'immatriculation d'un aéronef après la délivrance d'un certificat d'immatriculation permanente pour l'aéronef. Un effort plus important est nécessaire pour assigner une nouvelle marque à un aéronef auquel une marque avait déjà été assignée au moment de l'immatriculation.
- L'article 8 proposé qui figurerait à l'annexe II de l'article 104 imposerait de nouveaux frais de 109 \$ pour remplacer un certificat d'immatriculation intérimaire perdu si on en fait la demande lors du transfert de la garde et de la responsabilité d'un aéronef.

Table I shows a comparison between existing fees, proposed fee changes and cost recovery rates (based on historical service data) for each type of service included in the proposed Regulations.

Le tableau I présente une comparaison entre les frais existants, les frais révisés proposés et les taux de recouvrement des coûts (d'après les données historiques des services) pour chaque type de service inclus dans le règlement proposé.

Table I: Comparison of existing and proposed service fees by type of service

Type of Service	New/Existing	Current Charge	Proposed Charge	Average Annual # of Transactions (2021–2024)	Cost Recovery Rate
Reserve a registration mark	Existing	\$45	\$140	381	41%
Reserve a particular registration mark	Existing	\$140	\$270	403	80%
Renew a registration mark reservation before it expires	New	\$45 or \$140*	\$70	471	28%
Authorize an alternate registration mark size, location or variance from the specifications for registration marks	New	N/A	\$500	3	46%
Authorize the operation of an aircraft in Canada that does not display a registration mark	New	N/A	\$200	5	59%
Change registration mark after the issuance of continuing registration	New	N/A	\$650	61	59%
Issue a provisional certificate of registration	Existing	\$65	\$200	53	59%
Provide a blank interim certificate of registration	New	N/A	\$109	30	65%
Issue an initial continuing certificate of registration	Existing	\$110	\$450	674	59%
Issue a continuing certificate of registration for a transfer of custody and control	Existing	\$110	\$400	2 476	79%

*This service is currently charged under Reservation of a registration mark but will be charged separately under the proposed Regulations.

Tableau I : Comparaison entre les frais de service existants et proposés par type de service

Type de service	Frais nouveaux ou existants	Redevances actuelles	Redevances proposées	Nombre annuel moyen de transactions (2021-2024)	Taux de recouvrement des coûts
Réserver une marque d'immatriculation	Existants	45 \$	140 \$	381	41 %
Réserver une marque d'immatriculation particulière	Existants	140 \$	270 \$	403	80 %
Renouveler la réservation d'une marque d'immatriculation avant son expiration	Nouveaux	45 \$ ou 140 \$*	70 \$	471	28 %
Autoriser des variantes quant aux dimensions ou à l'emplacement d'une marque d'immatriculation ou des variantes dans les modalités de marquage	Nouveaux	S. O.	500 \$	3	46 %
Autoriser l'utilisation au Canada d'un aéronef ne portant pas de marque d'immatriculation	Nouveaux	S. O.	200 \$	5	59 %
Modifier une marque d'immatriculation après la délivrance d'un certificat d'immatriculation permanente	Nouveaux	S. O.	650 \$	61	59 %
Délivrer un certificat d'immatriculation provisoire	Existants	65 \$	200 \$	53	59 %
Fournir un certificat d'immatriculation intérimaire vierge	Nouveaux	S. O.	109 \$	30	65 %
Délivrer un certificat initial d'immatriculation permanente	Existants	110 \$	450 \$	674	59 %
Délivrer un certificat d'immatriculation permanente pour un transfert de la garde et de la responsabilité	Existants	110 \$	400 \$	2 476	79 %

* Ce service est actuellement facturé dans le cadre du volet de réservation d'une marque d'immatriculation, mais il sera facturé séparément en vertu du règlement proposé.

Housekeeping changes

- Given that some CADs such as the CoR are currently issued electronically, subsection 103.02(3) and section 103.03 would be amended to allow the holder to destroy a CAD which has been cancelled or suspended without penalty if the return of the document is not requested by the Minister.
- The definition “nationality mark” would be moved from section 200.01 to subsection 101.01(01) as it is applicable throughout the CARs.
- The requirement that all aircraft except ultralight aeroplanes must be eligible for a flight authority to be registered is currently contained in section 222.16 of the Aircraft Marking and Registration Standards. This rule would be moved under section 202.16 of the CARs and

Changements d'ordre administratif

- Étant donné que certains documents d'aviation canadiens comme le certificat d'immatriculation sont actuellement délivrés par voie électronique, le paragraphe 103.02(3) et l'article 103.03 seraient modifiés pour permettre au titulaire de détruire un document d'aviation canadien qui a été annulé ou suspendu sans pénalité si le ministre ne demande pas le retour du document.
- La définition de « marque de nationalité » serait déplacée de l'article 200.01 au paragraphe 101.01(01) car elle est applicable dans l'ensemble des RAC.
- L'exigence selon laquelle tous les aéronefs, à l'exception des avions ultralégers, doivent être admissibles à une autorité de vol pour pouvoir être immatriculés est

consolidated with similar provisions pertaining to the requirements for registration.

- Section 202.17 would be redrafted to remove redundant text and confusing references to registration with “provisional, temporary or continuing CoRs.” The reference to “provisional CoR” duplicates similar requirements under sections 202.37 while the reference to “continuing CoR” repeats parts of section 202.25 (paragraph 202.25(1)(d)). Temporary CoRs are defunct.
- Section 202.25 would be repealed as redundant.
- Section 202.26 would be revised for greater clarity.
- Section 202.28 would be repealed as redundant.
- Section 202.37 would be modified to clarify the conditions for the registration and issue of a provisional CoR by the Minister upon receipt of an application which meets the requirements of the *Aircraft Marking and Registration Standards*, as well as its expiration date.
- Section 202.42 and paragraph 202.58(1)(d) would be corrected for minor grammatical errors in French and updated terminology.
- Section 202.61 would be revised for greater clarity.
- The proposed Regulations would remove the reference to temporary CoR from sections 202.17 and 202.63 and subsection 202.69(1), as this term has become obsolete as a result of the move to electronic issuance of the continuing CoR.
- Paragraph 202.69(1)(b) would be revised for greater clarity.
- The proposed Regulations would clarify throughout Subparts 202 and 203 that a reference to Standard 222 and Standard 223 is a reference to the standards respecting “*Aircraft Marking and Registration*” and to the standards respecting “*Operation of a Leased Aircraft by a Non-Registered Owner*,” respectively.
- Subsection 203.02(2) would be repealed to clarify that private operators (regulated under Subpart 604) are permitted to enter into a lease agreement according to Subpart 203. This is a redundant provision that was inadvertently left when this section was previously amended.

Regulatory development

Consultation

Preliminary consultations with stakeholders were undertaken in two phases between May 2019 and August 2022. Phase 1 involved a public consultation via TC’s “*Let’s Talk Transportation*” online platform to identify potential

actuellement énoncée à l’article 222.16 des Normes sur le marquage et l’immatriculation des aéronefs. Cette règle serait déplacée à l’article 202.16 du RAC et regroupée avec des dispositions similaires relatives aux exigences d’immatriculation.

- L’article 202.17 serait rédigé pour supprimer le texte redondant et les références confuses à l’immatriculation « provisoire, temporaire ou permanente ». La référence à l’immatriculation « provisoire » duplique des exigences similaires aux articles 202.37, tandis que la référence à l’immatriculation « permanente » répète des parties de l’article 202.25 (paragraphe 202.25(1)(d)). L’immatriculation temporaire est obsolète.
- L’article 202.25 serait abrogé comme étant redondant.
- L’article 202.26 serait révisé pour plus de clarté.
- L’article 202.28 serait abrogé comme étant redondant.
- L’article 202.37 serait modifié pour clarifier les conditions d’immatriculation et de délivrance d’un certificat d’immatriculation provisoire par le ministre à la réception d’une demande répondant aux exigences des normes de marquage et d’immatriculation des aéronefs, ainsi qu’à sa date d’expiration.
- L’article 202.42 et le paragraphe 202.58(1)(d) seraient corrigés pour les erreurs grammaticales mineures en français et la terminologie mise à jour.
- L’article 202.61 serait révisé pour plus de clarté.
- Le règlement proposé supprimerait la référence au certificat d’immatriculation temporaire aux articles 202.63 et 202.69, car ce terme est devenu obsolète à la suite du passage à la délivrance électronique du certificat d’immatriculation permanente.
- Le paragraphe 202.69(1)(b) serait révisé pour plus de clarté.
- Le règlement proposé préciserait dans les sous-parties 202 et 203 qu’une référence à la norme 222 et à la norme 223 renvoie aux normes concernant « le marquage et l’immatriculation des aéronefs » et « l’utilisation d’aéronefs loués par des personnes qui ne sont pas propriétaires enregistrés », respectivement.
- Le paragraphe 203.02(2) serait abrogé pour préciser que les exploitants privés (visés par la sous-partie 604) peuvent conclure un accord de location au titre de la sous-partie 203. Il s’agit d’une disposition redondante qui a été laissée par inadvertance lorsque cet article a été modifié précédemment.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Des consultations préliminaires auprès des intervenants ont été menées en deux phases entre mai 2019 et août 2022. La phase 1 comprenait une consultation publique faite par l’intermédiaire de la plateforme en ligne « Parlons

irritants with TC’s aircraft identification and registration program. In response to the question “What specific complaints do you have about Part II of the *Canadian Aviation Regulations*,” TC received six comments from five stakeholders mostly expressing concern over the long processing times to register/deregister an aircraft. Following this, a task team consisting of TC and industry participants met to review and validate the issues raised along with other Part II irritants identified and compiled over the years by TC subject matter experts (SMEs). This process resulted in a final list of proposed amendments to improve the clarity, readability and effectiveness of Part II of the CARs.

In the second phase, between January and August 2022, [a proposal was published online containing](#) proposed amendments to the fee schedule for registration services provided by TC to aircraft owners and operators. In all, 260 comments were received from a wide cross-section of the aviation industry. While there was some support for the proposed fee changes, stakeholders who were not supportive expressed common concerns about the size of the fee increases, lack of service standards and the timing of the consultation. Major themes which emerged from a detailed analysis of the specific comments are summarized in Table II below, along with TC’s responses:

transport » de TC dans le but de déterminer les irritants potentiels du programme d’identification et d’immatriculation des aéronefs de TC. En ce qui concerne la question « Quelles sont les critiques que vous avez en particulier sur la Partie II du *Règlement de l’aviation canadien*? », TC a reçu six commentaires de cinq intervenants, qui ont principalement exprimé des préoccupations à l’égard des longs délais de traitement pour immatriculer ou radier un aéronef. Par la suite, un groupe de travail composé de représentants de TC et de participants de l’industrie s’est réuni pour examiner et valider les problèmes soulevés ainsi que d’autres irritants relatifs à la partie II qui ont été relevés et compilés au fil des ans par les experts en la matière de TC. Ce processus a permis de dresser une liste finale de modifications proposées pour améliorer la clarté, la lisibilité et l’efficacité de la partie II du RAC.

Au cours de la deuxième phase, entre janvier et août 2022, [une proposition a été publiée en ligne](#), présentant des modifications proposées à la grille tarifaire des services d’immatriculation fournis par TC aux propriétaires et aux exploitants d’aéronefs. En tout, 260 commentaires ont été reçus d’un vaste échantillon de l’industrie de l’aviation. Malgré le fait que certains ont exprimé leur soutien à l’égard des modifications proposées aux frais, les intervenants qui ont décidé de ne pas soutenir la proposition ont souvent souligné l’ampleur de l’augmentation des frais, les lacunes en matière de normes de service et le moment choisi pour les consultations. Les principaux thèmes qui sont ressortis d’une analyse détaillée des commentaires sont résumés dans le tableau II ci-dessous, accompagnés des réponses de TC :

Table II: Summary of comments received from consultations on the fee modernization proposal

Stakeholder Comments/Concerns	Transport Canada Response
Comments about the proposed fee structure and implementation included: • Taxes collected should be used to cover aircraft registration services. • Fees should be adjusted every 5 years instead of annually. • Proposed fees are higher than those charged in other countries. • TC should consider the U.S. fee model as a way to support Canadian civil aviation services. • Implementation of new fees should be phased in. • Registration fees should be based on aircraft type, weight and usage but aircraft used for recreational and not-for-profit purposes should be exempted.	Some of TC’s civil aviation services, such as the replacement of a lost interim CoR and authorization to operate an unmarked aircraft, have been provided to individuals and industry free of charge, while fees for other services have not been revised in over 20 years. This means that current fees do not reflect the real cost of delivering the services. Currently, much of the costs of providing registration services are borne by the taxpayer, which creates an unsustainable funding situation. Adjusting these fees annually rather than every 5 years would enable the fees to keep pace with the related costs of delivering civil aviation registration services in Canada. TC recognizes that other jurisdictions may have multiple funding sources in addition to charging service fees, such as imposing taxes on aviation fuel and air passenger tickets. TC does not have the authority to create additional taxes on fuel or tickets. TC’s only approach to closing the funding gap is by updating its service fees to support aviation in Canada. A phased-in implementation may be helpful to those paying fees when those fees are recurring to lessen the financial impact. However, the civil aviation registration fees, which are per owner and aircraft, are predominantly one-time only fees. Therefore, phasing in the fees was deemed unnecessary. With respect to fee implementation based on aircraft characteristics, TC believes that charging based on aircraft maximum take-off weight or operational use would add unnecessary complexities to the fee design. The level of effort to further break down these costs and implement the fees by aircraft type and usage may not be justifiable by any potential savings. As well, avoiding additional fee tiers would also encourage stakeholders to accurately report aircraft particulars in the register, including maximum take-off weight. Adding exemptions for certain aircraft types does not align with TC’s regulatory objective of maintaining an efficient CCAR. This is because additional qualification and verification procedures would be required to validate eligibility, which overall would exacerbate already existing service delivery challenges.

Stakeholder Comments/Concerns	Transport Canada Response
Comments about the impact of the new fees on Canadian aviation (in general) included: • concern that the proposed fees could ◦ discourage young people from becoming private pilots. ◦ add more costs to own and operate an aircraft. ◦ reduce the number of people flying in Canada, which could negatively affect small communities. ◦ discourage compliance with aircraft-related regulations. • concern that the luxury tax on the sale or import of an aircraft priced over \$100,000 could add to the impact of the proposed aircraft registration fees. • expectation that the proceeds from the luxury tax and other aviation-related taxes should be enough to fund civil aviation services.	For aircraft that have never been in the CCAR or in cases of transfer of ownership, the proposed fees are minimal relative to the costs associated with purchasing/financing, operating and maintaining the aircraft. The proposed fees are anticipated to have little impact on the continued operation of already registered aircraft that remain under the same ownership. Therefore, TC does not believe the proposed fees would be a major deterrent to those who wish to become pilots nor to those who are already flying. The fees that TC charges are used to support TC's delivery of its mandated services. The aircraft luxury tax was collected by the Canada Revenue Agency to fund activities that are unrelated to TC's civil aviation services and are therefore outside the scope of the proposed Regulations. Nonetheless, Budget 2025 eliminated the luxury tax on aircraft effective November 5, 2025, ending the 10% tax on aircraft over \$100,000 and providing relief to the aviation industry.
Comments about the public-private benefits of aircraft registration included: • the private benefit to aircraft owners should be estimated at 20% and the public benefit at 80% and not vice versa. • TC and other public agencies receive substantial benefits from having aircraft registered because: ◦ the data and information from the CCAR help investigations by the Transportation Safety Board and law enforcement. ◦ NAV CANADA uses owners' addresses from the CCAR to bill them for services. ◦ search and rescue agencies can use the CCAR information to aid their searches. • taxpayers benefit more from aircraft registration services through the development of new pilots working in the aviation industry.	A public-private assessment was performed using a Public-Private Benefit Assessment tool developed by the Treasury Board of Canada Secretariat (TBS) and estimated that approximately 80% of the benefits from TC's aircraft registration services accrue to clients, such as the companies, organizations and individuals who register their aircraft. While different levels of government, public agencies, and the general public do receive a benefit from aircraft registrations, such as increased safety from oversight, enforcement, and investigation activities, the aircraft owner also enjoys these same benefits, in addition to several other private benefits. The private benefits give the owner the ability to operate their aircraft both domestically and internationally. The aircraft registration allows the owner to use the aircraft to engage in commercial activity, access markets, and earn income, in addition to engaging in personal and recreational activities. Aircraft registration marks enhance aircraft safety via clear communications between air traffic control and aircraft operators. Marks can also facilitate efficient search and rescue efforts in the event of an emergency.

Stakeholder Comments/Concerns	Transport Canada Response
Comments related to service delivery included: - modernizing and streamlining processes such as creating a web portal, linked to TC databases, that would allow users to enter the information needed to register an aircraft and upload scanned documents. - suggestion to waive fees if the service cannot be delivered within the service standard. - suggestion to delay the payment of a fee until the requested service is delivered. - recommendation to privatize registration services through the Canadian Owners and Pilots Association.	TC is continuing to work on enhancing its service delivery by way of developing web-based application forms that incorporate electronic file submission capabilities and online payment. TC is also streamlining and simplifying the aircraft registration webpages to improve their content, clarity, navigability, and accessibility for clients. In addition to updating service standards as part of the proposed aircraft registration fee modernization, in accordance with TC's Policy on remissions, a portion of the fee would be reimbursed if the service standard is not met. To ensure effective service delivery, it is important that requested services be paid for upfront. This process is more efficient to administer than pursuing an invoicing model which would require additional resources to support the invoicing and collection of payments from clients after the service has been performed. TC is not considering the privatization of the delivery of aircraft registration services, as this approach would not be practical or desirable at this time.

Tableau II : Résumé des commentaires reçus à la suite des consultations sur la proposition de modernisation des frais

Commentaires et préoccupations des intervenants	Réponse de TC
Les commentaires sur la structure tarifaire proposée et l'imposition des frais comprenaient ce qui suit : - Les taxes perçues devraient être utilisées pour couvrir les services d'immatriculation des aéronefs. - Les frais devraient être rajustés tous les cinq ans au lieu d'une fois par année. - Les frais proposés sont plus élevés que ceux qui sont exigés dans d'autres pays. - TC devrait envisager d'adopter le modèle de frais américain comme un moyen de couvrir les coûts des services de l'aviation civile canadienne. - L'imposition des nouveaux frais devrait être progressive. - Les frais d'immatriculation devraient être basés sur le type, le poids et l'utilisation des aéronefs, mais les aéronefs utilisés à des fins récréatives et sans but lucratif devraient en être exemptés.	Certains services de l'aviation civile de TC, tels que le remplacement d'un certificat d'immatriculation intérimaire perdu et l'autorisation d'utiliser un aéronef ne portant pas de marque, ont été fournis gratuitement aux particuliers et aux intervenants de l'industrie, tandis que les frais d'autres services n'ont pas été révisés depuis plus de 20 ans. Par conséquent, les frais en vigueur ne reflètent pas le coût réel de la prestation des services. À l'heure actuelle, une grande partie des coûts liés à la prestation des services d'immatriculation sont assumés par le contribuable, ce qui crée une situation de financement qui n'est pas viable. Le rajustement de ces frais chaque année plutôt que tous les cinq ans permettrait de suivre l'évolution des coûts connexes de la prestation des services d'immatriculation dans l'industrie de l'aviation civile du Canada. TC reconnaît que d'autres pays peuvent recourir à plusieurs sources de financement en plus de la facturation de frais de service, comme l'imposition de taxes sur le carburant d'aviation et les billets des passagers. Or, TC n'a pas le pouvoir d'imposer des taxes supplémentaires sur le carburant ou les billets. Le seul moyen dont il peut combler le déficit de financement est de mettre à jour ses frais de service exigés pour l'aviation au Canada. Une mise en œuvre progressive pourrait être utile pour ceux qui paient des frais récurrents, car elle permettrait de réduire l'incidence financière. Toutefois, les frais d'immatriculation de l'aviation civile, qui sont calculés par propriétaire et par aéronef, sont principalement ponctuels. L'introduction progressive des frais a donc été jugée inutile. En ce qui concerne la proposition d'imposer des frais en fonction des caractéristiques des aéronefs, TC croit qu'une tarification fondée sur la masse maximale au décollage ou l'utilisation opérationnelle des aéronefs ajouterait des complexités inutiles à la structure des frais. Le niveau d'effort requis pour ventiler ces coûts et imposer les frais selon le type d'aéronef et l'utilisation qui en est faite pourrait n'être justifié par aucune économie potentielle. De plus, éviter d'imposer des volets de frais supplémentaires encouragerait les intervenants à déclarer adéquatement les renseignements sur les aéronefs dans le registre, y compris la masse maximale au décollage. L'ajout d'exemptions pour certains types d'aéronefs ne cadre pas avec l'objectif réglementaire de TC de préserver l'efficacité du RIACC. En effet, des procédures de qualification et de vérification supplémentaires seraient nécessaires pour valider l'admissibilité, ce qui, dans l'ensemble, exacerberait les problèmes existants en matière de prestation de services.

Commentaires et préoccupations des intervenants	Réponse de TC
Les commentaires sur l'incidence des nouveaux frais sur l'aviation canadienne (en général) comprenaient ce qui suit : - On craint que les frais proposés puissent : - décourager les jeunes de devenir pilotes privés; - ajouter des coûts supplémentaires pour posséder et utiliser un aéronef; - réduire le nombre de personnes qui effectuent des vols au Canada, ce qui pourrait avoir des répercussions négatives sur les petites collectivités; - nuire au respect des règlements relatifs aux aéronefs. - On craint que la taxe de luxe sur la vente ou l'importation d'un aéronef dont le prix dépasse 100 000 \$ puisse aggraver l'incidence des frais proposés pour l'immatriculation des aéronefs. - On s'attend à ce que le produit de la taxe de luxe et d'autres taxes liées à l'aviation soit suffisant pour financer les services de l'aviation civile.	Pour les aéronefs qui n'ont jamais figuré dans le RIACC ou dans le cas d'un transfert de propriété, les frais proposés sont minimes par rapport aux coûts associés à l'achat, au financement, à l'utilisation et à l'entretien de l'aéronef. Les frais proposés devraient avoir peu d'incidence sur l'utilisation continue d'un aéronef déjà immatriculé dont le propriétaire demeure le même. Par conséquent, TC ne croit pas que les frais proposés seraient un facteur de dissuasion majeur pour ceux qui souhaitent devenir pilotes, ni pour ceux qui effectuent déjà des vols. Les frais facturés par TC servent à financer la prestation des services qui s'inscrivent dans son mandat. L'Agence du revenu du Canada percevait la taxe de luxe sur les aéronefs afin de couvrir le coût des activités qui n'ont pas de lien avec les services de l'aviation civile de TC et qui ne relèvent donc pas du champ d'application du règlement proposé. Néanmoins, le Budget 2025 a supprimé la taxe de luxe sur les aéronefs à compter du 5 novembre 2025, mettant ainsi fin à la taxe de 10 % sur les aéronefs de plus de 100 000 \$ et soulageant ainsi le secteur de l'aviation.
Les commentaires sur les avantages publics-privés de l'immatriculation des aéronefs comprenaient ce qui suit : - L'avantage privé pour les propriétaires d'aéronefs devrait être estimé à 20 % et l'avantage public à 80 %, et non l'inverse. - TC et d'autres organismes publics tirent des avantages importants de l'immatriculation des aéronefs étant donné que : - les données et les renseignements du RIACC facilitent les enquêtes du Bureau de la sécurité des transports et des forces de l'ordre; - NAV CANADA utilise les adresses des propriétaires figurant dans le RIACC pour leur facturer des services; - les organismes de recherche et de sauvetage peuvent utiliser les renseignements du RIACC pour faciliter leurs recherches. - Les contribuables profitent des services d'immatriculation des aéronefs grâce à la formation de nouveaux pilotes qui œuvreront dans l'industrie de l'aviation.	Une évaluation publique-privée a été réalisée à l'aide d'un outil d'évaluation des avantages publics et privés mis au point par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCT) et a permis d'estimer qu'environ 80 % des avantages tirés des services d'immatriculation des aéronefs de TC reviennent aux clients, tels que les entreprises, les organismes et les particuliers qui font immatriculer leurs aéronefs. Bien que différents ordres de gouvernement, les organismes publics et le grand public profitent également de l'immatriculation des aéronefs, notamment en raison de la sécurité accrue qui découle des activités de surveillance, d'application de la loi et d'enquête, le propriétaire de l'aéronef bénéficie également de ces mêmes avantages, en plus de plusieurs autres avantages privés. Les avantages privés donnent au propriétaire la capacité d'utiliser son aéronef au pays et à l'étranger. L'immatriculation de l'aéronef permet au propriétaire de l'utiliser pour exercer une activité commerciale, accéder à des marchés et gagner un revenu, en plus de s'adonner à des activités personnelles et récréatives. Les marques d'immatriculation des aéronefs améliorent la sécurité de ceux-ci grâce à des communications claires entre les contrôleurs aériens et les exploitants des aéronefs. Les marques peuvent également faciliter les efforts de recherche et de sauvetage en cas d'urgence.

Commentaires et préoccupations des intervenants	Réponse de TC
Les commentaires sur la prestation des services comprenaient ce qui suit : • Il faudrait moderniser et rationaliser les processus, notamment par la création d'un portail Web lié aux bases de données de TC qui permettrait aux utilisateurs de saisir les renseignements nécessaires pour immatriculer un aéronef et de téléverser des documents numérisés. • On suggère d'annuler les frais si le service ne peut pas être fourni conformément à la norme de service. • On suggère de retarder le paiement des frais jusqu'à ce que le service demandé soit fourni. • On recommande de privatiser les services d'immatriculation par l'intermédiaire de l'Association canadienne des propriétaires et pilotes d'aéronefs.	TC continue de travailler à l'amélioration de sa prestation de services en produisant des formulaires de demande Web dans lesquels il est possible de soumettre des fichiers électroniques et d'effectuer des paiements en ligne. Il s'efforce également de rationaliser et de simplifier les pages Web portant sur l'immatriculation des aéronefs afin d'améliorer leur contenu, leur clarté, leur utilisation et leur accessibilité pour les clients. En plus de la mise à jour des normes de service dans le cadre de la modernisation proposée des frais d'immatriculation des aéronefs, conformément à la Politique sur les remises de TC, une partie des frais serait remboursée si la norme de service n'est pas respectée. Pour assurer une prestation efficace des services, il est important que les services demandés soient payés d'avance. Ce processus est plus efficace à administrer qu'un modèle de facturation qui nécessiterait des ressources supplémentaires pour effectuer la facturation et percevoir les paiements des clients après la prestation des services. TC n'envisage pas de privatiser la prestation des services d'immatriculation des aéronefs, car cette approche ne serait ni pratique ni souhaitable pour le moment.

On January 4, 2024, TC published the official [Notice of Proposed Amendments \(NPA 2024-001\)](#) outlining the proposed changes to aircraft registration requirements and fees for stakeholder comment. Publication of the NPA 2024-001 is the final step in TC's consultation process and it is the formal means by which stakeholders and the public can provide comments on proposals and participate in the regulatory development process. At the end of the 35-day comment period, TC received 245 submissions from various stakeholders, including industry associations, manufacturers, aircraft owners and operators, pilot licence/permit holders, training facilities, flying clubs and the public.

Most of the proposed amendments received few or no comments. However, the proposed change to the definition of ultralight aeroplane received a large number of comments, accounting for 90 per cent of the comments submitted.

The main view(s) that emerged from the consultation are summarized in Table III, grouped in themes by the type of change being proposed.

Le 4 janvier 2024, TC a publié l'[avis de proposition de modification \(APM 2024001\)](#) officiel qui décrit les changements proposés aux exigences et aux frais d'immatriculation des aéronefs en vue de recueillir les commentaires des intervenants. La publication de l'APM 2024001 était la dernière étape du processus de consultation de TC et constituait le moyen officiel par lequel les intervenants et le public pouvaient formuler des commentaires sur les propositions et participer au processus d'élaboration du règlement. À la fin de la période de commentaires de 35 jours, TC avait reçu 245 soumissions de divers intervenants, y compris des associations de l'industrie, des constructeurs, des propriétaires et des exploitants d'aéronefs, des titulaires de licence ou de permis de pilote, des établissements de formation, des aéroclubs et des membres du public.

La plupart des modifications proposées ont reçu peu de commentaires, voire aucun. Toutefois, la modification proposée à la définition d'un avion ultraléger a reçu un grand nombre de commentaires, représentant 90 % de tous ceux qui ont été soumis.

Les principaux points de vue qui ont émergé de la consultation sont résumés dans le tableau III, regroupés par thème selon le type de modification proposée.

Table III: Summary of comments received from stakeholder consultations on the Notice of Proposed Amendments (NPA 2024-001)

Stakeholder Comments/Concerns	Transport Canada Response
Clarify Perceived Ambiguous Definitions: Most of the feedback received on this topic pertained to the proposal to amend the definition of “ultralight aeroplane” to include only those registered as such. Numerous comments were received from ultralight pilot permit holders, private pilot licence holders, flight instructors and industry organizations. Respondents were unanimous in their opposition to the proposed amendment and cited the potential loss of long-standing operating privileges for owners and operators of ultralight aeroplanes if the current definition was amended as proposed. Stakeholders identified other adverse impacts such as increased costs to comply with the proposed changes and a higher administrative burden borne mostly by the general aviation community. Respondents suggested delaying the proposed change and allowing more consultations to minimize these and other predictable negative impacts on the industry.	In response to the comments received and in line with TC’s approach of collaborative stakeholder engagement in developing regulatory proposals, TC will not be proceeding with an amendment to the definition of an ultralight aeroplane at this time. This will allow for further consultation and policy work to be completed to minimize any potential unintended consequences on affected stakeholders.
Revised Service Fees: Few stakeholder submissions were received on this topic. While some respondents did not explicitly support the revised fee structure, they agreed with the need to revise the fees if there is corresponding improvement in service delivery and service standards. Any respondents who were opposed to the proposed amendments to fees noted that the increased fees would place a burden on owners and operators, especially those in general aviation, including those with joint-ownership arrangements where the registered owners of a shared aircraft change more frequently.	TC has provided some civil aircraft registration services to individuals and industry free of charge, while fees for other services have not changed in the past 20 years. These fees do not currently reflect the real cost to deliver the services and places an increasing portion of the burden on the taxpayer. The proposed fee changes would help TC recover more of the cost of its registration activities from those who request and benefit directly from these services.
Repeal Certain Aircraft Leasing Provisions: Regarding the proposed repeals of certain leasing provisions which restrict the maximum number and authorizations to operate leased aircraft (section 203.07) and place limits on the period of operation under authorization (section 203.08), one respondent indicated that the removal of these requirements could result in a safety oversight gap even if some of these provisions are not directly related to aviation safety, which is the primary mandate of the CARs. Another respondent indicated that in proposing to remove the requirement to specify lease operating conditions under subsection 203.03(2), the Minister would be stepping away from their responsibilities and could negatively impact conditions under which leased aircraft are operated in Canada.	Both leasing provisions have become redundant over time since they were not focused on aviation safety but on the control of business activities which, along with other transportation economic issues, are not directly related to the safety mandate of the CARs. However, given the feedback from stakeholders, TC has decided to re-evaluate the proposed repeals to ensure there are no unintended consequences. TC will therefore not be proceeding with the proposed repeal of section 203.07 and section 203.08 at this time. The requirement for the Minister to specify operating conditions for a lease arrangement under subsection 203.03(2) is not being completely removed. The proposed amendment maintains the Minister’s power to specify operating conditions unique to the leasing operation, when necessary, while recognizing that in most cases it is not necessary to do so because existing provisions in the CARs regulate operations. The CARs lay out comprehensive requirements for safety standards, maintenance requirements, crew qualifications, etc., and adherence to approved operational procedures. Aircraft leased under Subpart 203 are not exempt from those requirements.

Tableau III : Résumé des commentaires reçus lors de la consultation menée auprès des intervenants sur l'APM 2024001

Commentaires et préoccupations des intervenants	Réponse de TC
Clarifier les définitions perçues comme ambiguës : La plupart des commentaires reçus à ce sujet portaient sur la proposition de modifier la définition d'« avion ultraléger » pour n'inclure que ceux qui sont immatriculés ainsi. De nombreux commentaires ont été reçus de titulaires de permis de pilote d'avion ultraléger, de titulaires de licence de pilote privé, d'instructeurs de vol et d'organismes de l'industrie. Les répondants se sont unanimement opposés à la modification proposée et ont mentionné la possibilité que les propriétaires et les exploitants d'avions ultralégers perdent des privilèges d'utilisation établis depuis longtemps si la définition actuelle était modifiée comme il était proposé. Les intervenants ont soulevé d'autres répercussions négatives, comme l'augmentation des coûts nécessaires pour se conformer aux changements proposés et l'alourdissement du fardeau administratif assumé principalement par le milieu de l'aviation générale. Les répondants ont suggéré de retarder la modification proposée et de mener plus de consultations pour minimiser ces répercussions négatives et d'autres conséquences nuisibles prévisibles sur l'industrie.	En réponse aux commentaires reçus et conformément à son approche en matière de mobilisation collaborative des intervenants dans l'élaboration de propositions réglementaires, TC ne modifiera pas la définition d'un avion ultraléger pour le moment. Cela permettra d'effectuer d'autres consultations et travaux d'élaboration des politiques afin de réduire au minimum les conséquences imprévues potentielles sur les intervenants concernés.
Réviser les frais de service : Peu de commentaires ont été reçus des intervenants à ce sujet. Bien que certains répondants n'aient pas appuyé explicitement la structure tarifaire révisée, ils étaient d'accord avec la nécessité de réviser les frais s'il y a une amélioration correspondante dans la prestation des services et les normes de service. Tous les répondants qui s'opposaient aux modifications proposées aux frais ont fait remarquer que l'augmentation des frais imposerait un fardeau aux propriétaires et aux exploitants, en particulier ceux de l'aviation générale, dont ceux qui ont conclu des accords de copropriété dans le cadre desquels les propriétaires enregistrés d'un aéronef partagé changent plus fréquemment.	TC a fourni gratuitement certains services d'immatriculation d'aéronefs civils aux particuliers et à l'industrie, tandis que les frais d'autres services n'ont pas changé depuis les 20 dernières années. À l'heure actuelle, ces frais ne reflètent pas le coût réel de la prestation des services et imposent une part croissante du fardeau aux contribuables. Les modifications proposées aux frais aideraient TC à recouvrer une plus grande partie du coût de ses activités d'immatriculation auprès de ceux qui demandent ces services et en bénéficient directement.
Abroger certaines dispositions relatives à la location d'aéronefs : En ce qui concerne l'abrogation proposée de certaines dispositions liées à la location qui limitent le nombre maximal d'aéronefs loués et les autorisations d'utiliser des aéronefs loués (article 203.07) et qui imposent des restrictions relatives à la période d'utilisation aux termes de l'autorisation (article 203.08), un répondant a indiqué que la suppression de ces exigences pourrait entraîner une lacune en matière de surveillance de la sécurité même si certaines de ces dispositions n'ont pas de lien direct avec la sécurité aérienne, qui est le mandat principal du RAC. Selon un autre répondant, la proposition de supprimer l'exigence consistant à préciser les conditions d'utilisation d'un aéronef loué énoncée au paragraphe 203.03(2) ferait en sorte que le ministre s'écarte de ses responsabilités et pourrait avoir une incidence négative sur les conditions dans lesquelles les aéronefs loués sont utilisés au Canada.	Les deux dispositions relatives à la location sont devenues redondantes au fil du temps puisqu'elles ne portent pas sur la sécurité aérienne, mais plutôt sur le contrôle des activités commerciales qui, en plus d'autres enjeux économiques liés au transport, ne se rapportent pas directement au mandat de sécurité du RAC. Toutefois, à la lumière des commentaires reçus des intervenants, TC a décidé de réévaluer les abrogations proposées pour s'assurer qu'il n'y aura pas de conséquences imprévues. TC ne procédera donc pas à l'abrogation proposée des articles 203.07 et 203.08 pour le moment. L'obligation du ministre de préciser les conditions d'utilisation dans un accord de location en vertu du paragraphe 203.03(2) n'est pas complètement supprimée. La modification proposée maintient le pouvoir du ministre de préciser les conditions propres à l'utilisation d'aéronefs loués, au besoin, tout en reconnaissant que, dans la plupart des cas, il n'est pas nécessaire de le faire parce que les dispositions existantes du RAC réglementent l'utilisation. Le RAC énonce des exigences complètes en matière de normes de sécurité, d'exigences d'entretien et de qualifications des membres de l'équipage, entre autres, ainsi que de respect des procédures opérationnelles approuvées. Les aéronefs loués en vertu de la sous-partie 203 ne sont pas exemptés de ces exigences.

Indigenous engagement, consultation and modern treaty obligations

In accordance with the Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation, an analysis was undertaken to determine whether the proposed

Mobilisation des Autochtones, consultation et obligations découlant des traités modernes

Conformément à la Directive du cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes, une analyse a été entreprise pour déterminer si les

amendments are likely to give rise to modern treaty obligations. The assessment examined the geographic scope and subject matter of the proposed amendments in relation to modern treaties in effect and after examination, no implications or impacts on modern treaties were identified. As well, a United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples Act (UNDA) assessment was conducted to identify any potential impacts of the regulatory proposal on the rights and interests of indigenous peoples. No direct, indirect, hidden, or unintended effects were found. The proposal does not intersect with the rights and interests of First Nations, Inuit and Métis Peoples as set out in the UN Declaration on the Rights of Indigenous Peoples (UNDRIP).

Instrument choice

A careful review by a joint TC and industry team, as well as extensive stakeholder consultations on the issues addressed under this regulatory proposal, established that regulatory amendments to the CARs would be the most effective way of resolving the identified issues. Given that most of the proposed amendments are intended to (i) update, modify or repeal obsolete and/or redundant definitions, terminologies and practices, (ii) clarify existing regulatory requirements to improve ease of comprehension, and (iii) facilitate the adoption of revised service fees prescribed by the CARs, no non-regulatory options were considered. All of the issues under consideration had been identified as irritants by stakeholders and TC experts. Given that the issues raised are technical and administrative issues affecting requirements in the CARs, they must be dealt with through regulatory amendments. No non-regulatory options were considered.

Regulatory analysis

The proposed Regulations would update and restructure service fees associated with aircraft registration services, rebalancing the costs between service users and Canadian taxpayers. The proposed Regulations would also improve regulatory efficiency by clarifying ambiguous rules. The proposed Regulations are expected to result in a total present value cost of \$6.90 million (2026 Canadian dollars, discounted to the first period of 2026 at a 7% discount rate) for a 10-year period between 2026 and 2035. The total monetized present value benefit is estimated to be \$7.48 million for the same period. As a result, the estimated net present benefit of the proposed Regulations would be \$0.58 million.

The removal of certain service fees is anticipated to result in minimal costs to TC but would benefit service users.

modifications proposées sont susceptibles de donner lieu à des obligations découlant des traités modernes. L'évaluation comprenait un examen de la portée géographique et de l'objet des modifications proposées relativement aux traités modernes en vigueur. Après examen, aucune incidence sur les traités modernes n'a été constatée. De plus, une évaluation de la *Loi sur la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones* a servi à déterminer les répercussions possibles du projet de règlement sur les droits et les intérêts des peuples autochtones. Aucun effet direct, indirect, caché ou imprévu n'a été relevé. Le projet de règlement n'empiète pas sur les droits et intérêts des Premières Nations, des Inuits et des Métis énoncés dans la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones.

Choix de l'instrument

Un examen minutieux effectué par une équipe conjointe de TC et de l'industrie, ainsi que de vastes consultations menées auprès des intervenants sur les questions traitées dans le cadre de ce projet de règlement, a permis d'établir que les modifications réglementaires apportées au RAC constitueraient le moyen le plus efficace de résoudre les problèmes relevés. Étant donné que la plupart des modifications proposées visent (i) à mettre à jour, à modifier ou à abroger des définitions, des pratiques et des termes désuets ou redondants, (ii) à clarifier les exigences réglementaires existantes afin d'améliorer la compréhension et (iii) à faciliter l'adoption des frais de service révisés prescrits par le RAC, aucune option non réglementaire n'a été envisagée. Tous les problèmes examinés avaient été désignés comme des irritants par les intervenants et les experts de TC. Comme les problèmes soulevés sont des questions d'ordre technique et administratif qui touchent les exigences du RAC, ils doivent être réglés au moyen de modifications réglementaires. Aucune option non réglementaire n'a été envisagée.

Analyse de la réglementation

Le règlement proposé mettrait à jour et restructurerait les frais de service associés aux services d'immatriculation des aéronefs. Les coûts entre les utilisateurs des services et les contribuables canadiens seraient ainsi rééquilibrés. Le règlement proposé améliorerait également l'efficacité de la réglementation par la clarification des règles ambiguës. La valeur actualisée du coût total du règlement proposé est estimée à 6,90 millions de dollars sur une période de 10 ans allant de 2026 à 2035 (exprimée en dollars canadiens de 2026, ramenée à la première période de 2026 selon un taux d'actualisation de 7 %). La valeur actualisée totale des avantages financiers est estimée à 7,48 millions de dollars au cours de la même période. Au total, l'estimation des avantages actualisés nets serait d'environ 0,58 million de dollars.

La suppression de certains frais de service devrait entraîner des coûts minimes pour TC, mais elle serait bénéfique

The increase in revenue from the adjusted fee structure is expected to offset existing costs.

Benefits and costs

Analytical framework

The costs and benefits for the proposed Regulations have been assessed in accordance with TBS's *Policy on Cost-Benefit Analysis*. Where possible, impacts are quantified and monetized, with only the direct costs and benefits for stakeholders being considered in the cost-benefit analysis.

Benefits and costs associated with the proposed Regulations are assessed based on comparing the baseline scenario against the regulatory scenario. The baseline scenario depicts what would likely happen in the future if TC did not implement the proposed Regulations. The regulatory scenario provides information on the potential outcome that would be the result of implementing the proposed Regulations. Details of these scenarios are further described below.

Following TBS's *Policy on Cost-Benefit Analysis*, the scope of this analysis is at the societal level, analyzing costs and benefits attributed to Canadians. Due to the cost-recovery nature of the proposed Regulations, service fees paid by domestic service users represent a shift in the cost burden from Canadians (represented by TC) to Canadian service users. Service fees paid by foreign service users represent a net increase in the cost recovered by Canadians (since these costs would not be borne by Canadians). Therefore, costs to domestic service users would have a neutral impact on Canadian society, while costs to foreign service users are considered a benefit to Canadians.

The analysis estimates the impact of the proposed Regulations over a 10-year period from 2026 to 2035. A year in this analysis constitutes a 12-month period starting from the registration date of the proposed Regulations (expected in 2026) to the same date in the following year. Unless otherwise noted, all values are expressed in present values in 2026 Canadian dollars,¹ discounted to the base year of 2026 at a 7% discount rate for the 10-year period. Note that 1) numbers presented in the analysis may not add up to totals due to rounding, and 2) the formula used to calculate annualized values under the Cost-benefit statement and the Small business lens follows the methodology

pour les utilisateurs des services. L'augmentation des revenus découlant de la rectification de la structure tarifaire devrait pallier les coûts existants.

Avantages et coûts

Cadre d'analyse

Les coûts et les avantages du règlement proposé ont été évalués conformément à la *Politique sur l'analyse coûts-avantages* du SCT. Dans la mesure du possible, les répercussions sont quantifiées et une valeur exprimée en dollars leur est attribuée. Seuls les coûts et les avantages directs pour les intervenants sont pris en compte dans l'analyse coûts-avantages.

Les avantages et les coûts associés au règlement proposé sont évalués en comparant le scénario de référence au scénario réglementaire. Le scénario de référence décrit ce qui est susceptible de se produire à l'avenir si TC ne met pas en œuvre le règlement proposé. Le scénario réglementaire donne des renseignements sur le résultat potentiel de la mise en œuvre du règlement proposé. Les détails de ces mises en situation sont décrits ci-dessous.

Conformément à la *Politique sur l'analyse coûts-avantages* du SCT, cette analyse a une portée sociétale du fait qu'elle évalue les coûts et les avantages pour les Canadiens. En raison du principe de recouvrement des coûts appliqué par le règlement proposé, les frais de service payés par les utilisateurs du service intérieur représentent un déplacement du fardeau financier des Canadiens (représentés par TC) vers les utilisateurs de services canadiens. Les frais de service payés par les utilisateurs de services étrangers représentent une augmentation nette des coûts recouverts par les Canadiens (car ces coûts ne seraient pas assumés par les Canadiens). Par conséquent, les coûts pour les utilisateurs de services canadiens auraient une incidence neutre sur la société canadienne, tandis que les coûts pour les utilisateurs de services étrangers sont considérés comme un avantage pour les Canadiens.

Selon l'analyse, les répercussions du règlement proposé se feront sentir sur une période de 10 ans allant de 2026 à 2035. En ce qui concerne cette analyse, une année représente une période de 12 mois commençant à la date d'enregistrement du règlement proposé (prévu en 2026) jusqu'à la même date de l'année suivante. Sauf indication contraire, toutes les valeurs sont exprimées sous la forme de valeurs actualisées en dollars canadiens de 2026¹, ramenées à l'année de référence de 2026, selon un taux d'actualisation de 7 %, sur une période de 10 ans allant de 2026 à 2035. Il est important de noter que les chiffres de l'analyse ayant été arrondis, leurs sommes peuvent ne pas correspondre aux

¹ Non-service fee-related costs and benefits were adjusted using Trading Economics forecasted CPI for 2026 to ensure consistency with service fee costs and benefits.

¹ Les coûts et les avantages non liés aux frais de service ont été ajustés en fonction de l'indice des prix à la consommation (IPC) projeté pour 2026 de Trading Economics afin d'assurer une cohérence avec les coûts et les avantages des frais de service.

prescribed in TBS’s *Canada’s Cost-Benefit Analysis Guide for Regulatory Proposals* where impacts occurring in the first period are undiscounted.

Affected stakeholders

The proposed Regulations would impact the aviation sector, specifically aircraft owners, operators, manufacturers, and governments at different levels.

According to TC’s CCAR database,² there are 34 782 registered aircraft in Canada, of which 32 655 are active registrations. Among the active registrations, 32 618 (99.89%) are registered to domestic owners (further details are presented in Table IV), and 37 (0.11%) are registered to foreign owners.

Table IV provides a breakdown of the total active domestic registrations recorded in the CCAR. It categorizes registrations into private, commercial, and state ownership.

Table IV: Active domestic CCAR registrations, by type of user

Type	# of Registered Aircraft	% of Total Registration
Private	19,950	61.16%
Commercial	12,459	38.20%
State*	209	0.64%
Total	32,618	100.00%

* Private, Commercial, and State are the ownership classifications used in the Canadian Civil Aircraft Register (CCAR). “State” ownership refers specifically to aircraft owned by government entities at the federal, provincial, or municipal level.
Note that the 12,459 active domestic commercial registered aircraft are owned by 4,836 Canadian businesses. More specifically, 4,744 small-sized businesses own 8,971 aircraft, and 92 medium/ large-sized businesses own 3,488 aircraft.

Baseline and regulatory scenarios

Under the baseline scenario, TC would continue to charge aircraft registration users with existing service fees. Aircraft owners transferring or selling aircraft from Canada would be required to submit all related agreements to TC. Police forces would continue to apply for exemptions from TC to operate aircraft without displaying registration

totaux indiqués. De plus, la formule utilisée pour calculer les valeurs actualisées selon l’état des coûts-avantages et le point de vue des petites entreprises suit la méthodologie du *Guide d’analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation* du SCT, dans lequel les répercussions au cours de la première période ne sont pas actualisées.

Intervenants touchés

Le règlement proposé aurait une incidence sur l’industrie de l’aviation, en particulier sur les propriétaires, les exploitants et les constructeurs d’aéronefs, ainsi que sur différents ordres de gouvernements.

Selon la base de données de RIACC de TC², il y a 34 782 aéronefs immatriculés au Canada, dont 32 655 sont en service. Parmi les aéronefs immatriculés en service, 32 618 (99,89 %) appartiennent à des propriétaires canadiens (des détails supplémentaires sont présentés au tableau IV), et 37 (0,11 %) appartiennent à des propriétaires étrangers.

Le tableau IV fournit une ventilation du total des immatriculations d’aéronefs intérieurs en service dans le RIACC. Il classe les aéronefs immatriculés en trois catégories : privé, commercial et d’État.

Tableau IV : Immatriculations d’aéronefs intérieurs en service dans le RIACC, par type d’utilisation

Type	Nombre d’aéronefs immatriculés	% du nombre total d’aéronefs immatriculés
Aéronefs privés	19 950	61,16 %
Aéronefs commerciaux	12 459	38,20 %
Aéronefs d’État*	209	0,64 %
Total	32 618	100,00 %

* Les termes « privé », « commercial » et « d’État » désignent les différents types de propriété utilisés dans le RIACC. Le terme « aéronef d’État » désigne précisément les aéronefs appartenant à des entités gouvernementales à l’échelle fédérale, provinciale ou municipale.
Veuillez noter que les 12 459 immatriculations d’aéronefs commerciaux intérieurs en service appartiennent à 4 836 entreprises canadiennes. Plus précisément, 4 744 petites entreprises possèdent 8 971 aéronefs, et 92 moyennes et grandes entreprises possèdent 3 488 aéronefs.

Scénario de référence et scénario réglementaire

Dans le scénario de référence, TC continuerait de facturer aux utilisateurs des services d’immatriculation des aéronefs les mêmes frais que ceux qui sont en vigueur. Les propriétaires d’aéronefs qui transfèrent ou qui vendent des aéronefs à partir du Canada seraient tenus de soumettre toutes les ententes connexes à TC. Les forces policières

² Accessed in June 2024.

² Page consultée en juin 2024.

marks. Manufacturers would continue to be prohibited from conducting cross-border operations, such as test flights.

Under the regulatory scenario, service fees would be updated: some existing fees would be removed, other existing fees would be increased, and new fees would be introduced. Aircraft owners transferring or selling aircraft to be exported from Canada would no longer be required to submit all agreements related to the transfer or sale of the aircraft. Police forces would no longer need to apply for exemptions from TC to operate aircraft without displaying registration marks. Finally, the proposed Regulations would clarify various definitions. As a result, the added clarity would reduce the processing time and lead to greater operational flexibility for manufacturers, including allowing them to conduct cross-border operations such as test flights.

Data and methodology

To estimate the incremental impacts of the proposed Regulations, a combination of data that are recorded at TC or publicly available, as well as assumptions made by subject experts at TC, were used.

Service transactions subject to service fees

Data recorded at TC provided annual figures from fiscal years 2018–2019 to 2023–2024 on service transactions (e.g. applications, service requests) related to most types of existing services. It is observed that, in general, most types of service transactions were trending steadily during this period, with the average annual growth rate ranging between -7% and 7%. The annual service transactions in the time frame are projected based on the 2023–2024 transactions and the annual average growth rates.

Future transactions were projected using three different methods, depending on the availability and consistency of historical data. For services with stable historical trends, the average annual growth rate was applied to the most recent observed volume, assuming a constant rate of growth over the analytical period. For services with highly variable or low volumes, the highest number of observed annual requests was used as a constant proxy. For services where historical data was unavailable, as it is not recorded at TC, SMEs provided annual estimates. These values were held constant throughout the analytical period. Forecasted volumes were multiplied by the proposed service fees to estimate annual revenues. Requests to amend information on CoRs, requests to retrieve aircraft

continueraient de demander des exemptions à TC pour l'utilisation d'aéronefs qui n'affichent aucune marque d'immatriculation. Les constructeurs n'auraient toujours pas le droit d'effectuer des activités transfrontalières, comme des vols d'essai.

Dans le scénario réglementaire, les frais de service seraient mis à jour : certains frais existants seraient supprimés, d'autres seraient haussés et de nouveaux frais seraient introduits. Les propriétaires d'aéronefs qui transfèrent ou qui vendent des aéronefs destinés à être exportés à partir du Canada ne seraient plus tenus de soumettre toutes les ententes liées au transfert ou à la vente des aéronefs concernés. Les forces policières n'auraient plus à demander des exemptions à TC pour l'utilisation d'aéronefs qui n'affichent aucune marque d'immatriculation. Enfin, le règlement proposé lèverait l'ambiguïté sur diverses définitions. Par conséquent, la précision accrue réduirait le temps de traitement et donnerait aux constructeurs une plus grande souplesse opérationnelle qui leur permettrait, entre autres, de mener des activités transfrontalières, comme des vols d'essai.

Données et méthodologie

Pour évaluer les répercussions progressives du règlement proposé, un mélange de données publiques ou enregistrées à TC et d'hypothèses formulées par les experts en la matière de TC a été utilisé.

Transactions de service soumises à des frais de service

Les données enregistrées à TC ont fourni des chiffres annuels pour les exercices 2018-2019 à 2023-2024 sur les transactions de service (par exemple les demandes et les demandes de services) liées à la plupart des types de services existants. On constate que, de manière générale, la plupart des types de transactions de service ont connu une évolution constante au cours de cette période. En effet, le taux de croissance annuel moyen se situe entre -7 % et 7 %. Les transactions annuelles de service au cours de cette période sont établies en fonction des transactions de 2023-2024 et des taux de croissance annuels moyens.

Les transactions futures ont été établies à l'aide de trois méthodes différentes, selon la disponibilité et la cohérence des données historiques. Pour les services dont les tendances historiques sont stables, le taux de croissance annuel moyen a été appliqué au volume observé le plus récent, en supposant un taux de croissance constant au cours de la période d'analyse. Pour les services dont les volumes sont très variables ou faibles, le nombre le plus élevé de demandes annuelles observées a été utilisé comme indicateur permanent. Pour les services dont les données historiques n'étaient pas disponibles puisqu'elles n'étaient pas enregistrées à TC, les experts en la matière ont fourni des estimations annuelles. Ces valeurs sont restées les mêmes tout au long de la période d'analyse.

historical information, and display mark authorization requests from police forces were also assessed using internal historical data.

For amendments to CoRs, an average annual growth rate of 4% was observed. To estimate potential growth in demand that would result from the removal of the associated service fee, historical trends in CCAR registrations were used as a proxy. Over the past 10 years, CCAR registrations have grown at an average annual rate of 12.64%. This growth trend was applied proportionally to the observed 4% annual growth rate in requests, resulting in an incremental increase of 0.53 percentage points. Accordingly, the revised forecasted growth rate for CoR amendment requests is estimated at 4.53% annually, resulting in an estimated 884 requests over the analytical period. Under the baseline scenario, TC's net per-unit cost to process these requests is estimated at \$188.39, calculated as the total cost of \$253.39 minus the \$65 recovered service fee. Under the regulatory scenario, the \$65 fee would be eliminated, making TC's net per-unit cost \$253.39. Consequently, the cost-recovery rate would decrease from approximately 26% to 0%.

For requests to retrieve aircraft historical information, annual volumes were low and highly variable, showing an observed year-over-year growth rate of 36%. Rather than use this rate, the analysis applied the observed average of 13 annual transactions as the baseline. To estimate potential growth in demand for this service due to the removal of the associated service fee, historical trends in CCAR registrations were used as a proxy in this case as well. Applying the 12.64% CCAR growth rate over the analytical period produced a forecast of approximately 301 total requests over the 10-year period. Under the baseline scenario, TC's net per-unit cost to process these requests is estimated at \$168.93, calculated as the total cost of \$223.93 minus the \$55 recovered service fee. Under the regulatory scenario, the \$55 fee would be eliminated, making TC's net per-unit cost \$223.39. Consequently, the cost-recovery rate would decrease from approximately 25% to 0%.

With respect to display mark authorization requests from police forces, TC expects that there would be two requests received over the 10-year analytical period.

The analysis assumed price inelasticity of demand for fees that would increase, meaning that the proposed changes in

Les volumes prévus ont été multipliés par les frais de service proposés afin d'estimer les revenus annuels. Les demandes de modification des certificats d'immatriculation, les demandes de collecte des antécédents des aéronefs et les demandes d'autorisation concernant l'apposition des marques des forces policières ont également été évaluées à l'aide de données historiques internes.

En ce qui concerne les modifications des certificats d'immatriculation, un taux de croissance annuel moyen de 4 % a été observé. Pour estimer la croissance potentielle de la demande causée par la suppression des frais de service associés, les tendances historiques liées au nombre d'immatriculations dans le RIACC ont été utilisées comme indicateurs. Au cours des 10 dernières années, le nombre d'immatriculations dans le RIACC a augmenté selon un taux annuel moyen de 12,64 %. Cette tendance de croissance a été appliquée proportionnellement au taux de croissance annuel de 4 % observé pour les demandes, ce qui a entraîné une augmentation progressive de 0,53 point de pourcentage. Par conséquent, le taux de croissance prévu révisé pour les demandes de modification des certificats d'immatriculation est estimé à 4,53 % par année, ce qui donne lieu à environ 884 demandes au cours de la période d'analyse. Selon le scénario de référence, le prix unitaire payé par TC pour le traitement de ces demandes est estimé à 188,39 \$, soit un coût total de 253,39 \$ moins les frais de service recouvrés de 65 \$. Selon le scénario réglementaire, les frais de 65 \$ seraient éliminés. Le prix unitaire total payé par TC serait donc de 253,39 \$ et le taux de recouvrement des coûts passerait d'environ 26 % à 0 %.

En ce qui concerne les demandes de collecte des antécédents des aéronefs, les volumes annuels étaient faibles et très variables. Le taux de croissance observé d'une année à l'autre était de 36 %. Plutôt que d'utiliser ce taux, l'analyse a recouru à la moyenne observée de 13 transactions annuelles comme donnée de référence. Pour estimer la croissance potentielle de la demande pour ce service, causée par la suppression des frais de service connexes, les tendances historiques liées au nombre d'immatriculations dans le RIACC ont également été utilisées comme indicateurs dans ce cas. L'application du taux de croissance de 12,64 % du RIACC au cours de la période d'analyse a produit une estimation d'environ 301 demandes au cours de la période de 10 ans. Dans le scénario de référence, le coût net unitaire de traitement de ces demandes pour TC est estimé à 168,93 \$, calculé en soustrayant les 55 \$ de frais de service recouvrés du coût total de 223,93 \$. Dans le scénario réglementaire, ces frais de 55 \$ seraient supprimés, ramenant le coût net unitaire de TC à 223,39 \$. Par conséquent, le taux de recouvrement des coûts passerait d'environ 25 % à 0 %.

En ce qui concerne les demandes d'autorisation concernant l'apposition des marques des forces policières, TC s'attend à en recevoir deux par année.

L'analyse a supposé une inélasticité des prix de la demande pour les frais qui devraient croître, ce qui signifie que les

service fees would not affect demand levels. This assumption is consistent with typical regulatory fee modelling, particularly for federally mandated services where there are no alternative providers. The proposed fee changes are considered negligible when compared to the much larger costs of owning and operating an aircraft. Moreover, because these fees are one-time and non-recurring, they are unlikely to influence demand. Together, these factors reinforce the expectation that the proposed increases would not affect demand levels.

However, for the removal of the service fees, it was assumed that the demand for the service would increase, as service users would no longer face a financial barrier to submitting changes, making them more likely to request them when necessary.

A supporting forecast table for each of the affected services is presented below to illustrate proposed fee increases and projected transaction volumes.

modifications proposées pour les frais de service n'auraient aucune incidence sur le niveau de la demande. Cette hypothèse est conforme à la modélisation des frais réglementaires typiques, en particulier pour les services imposés par le gouvernement fédéral où il n'y a pas d'autres fournisseurs. Les modifications proposées aux frais sont jugées négligeables par rapport aux coûts beaucoup plus élevés liés à la possession et à l'utilisation d'un aéronef. De plus, comme ces frais sont ponctuels et non récurrents, il est peu probable qu'ils aient une incidence sur la demande. Ensemble, ces facteurs renforcent l'attente selon laquelle les augmentations proposées n'auraient aucune incidence sur les niveaux de demande.

Toutefois, du côté de la suppression des frais de service, on a supposé que la demande pour ce service augmenterait, car les intervenants ne se buteraient plus à un obstacle financier pour soumettre des modifications, ce qui les rendrait plus susceptibles de présenter une demande au besoin.

Un tableau des prévisions à l'appui pour chacun des services touchés est présenté ci-dessous afin d'illustrer les hausses de frais proposées et les volumes de transactions prévus.

Table V: Existing and proposed service fees and associated service transactions, by fee category

Fee Category	Description	Existing Fee	Proposed Fee	10-year Total Forecasted Transactions	Methodology
Reservation Fee	Reserve a registration mark	\$45	\$140	2 747	Trend Projection
Reservation Fee	Reserve a particular registration mark	\$140	\$270	3 030	Trend Projection
Issuance Fee	Issue a provisional certificate of registration	\$65	\$200	79	Trend Projection
Issuance Fee	Issue an initial continuing certificate of registration	\$110	\$450	20 070	Trend Projection
Issuance Fee	Issue a continuing certificate of registration for a transfer of custody and control	\$110	\$400	5 541	Trend Projection
Renewal and Change Fee	Amendment to a CoR	\$65	N/A	884	Adjusted Trend Projection
Renewal and Change Fee	Renew a registration mark reservation before it expires	N/A	\$70	2 747	Trend Projection
Special Service Fee	Authorize an alternate registration mark size, location or variance from the specifications for registration marks	N/A	\$500	80	Peak-Year Proxy
Special Service Fee	Authorize the operation of an aircraft that does not display a registration mark	N/A	\$200	80	SME Estimate
Special Service Fee	Authorize the operation of an aircraft that does not display a registration mark (for Police Forces)	N/A*	\$200	2	SME Estimate
Renewal and Change Fee	Change of registration mark after the issuance of continuing registration	N/A	\$650	301	Trend Projection

Fee Category	Description	Existing Fee	Proposed Fee	10-year Total Forecasted Transactions	Methodology
Document Fee	Provide a blank interim certificate of registration	N/A	\$109	500	SME Estimate
Document Fee	Retrieving aircraft historical information	\$55	N/A	171	Adjusted Trend Projection

*The \$475 service fee associated with these exemptions has historically not been charged to police forces when applying for this service.

Tableau V : Frais de service et transactions de service connexes existants et proposés, par catégorie de frais

Catégorie de frais	Description	Frais existant	Frais proposés	Total des transactions prévues sur 10 ans	Méthodologie
Frais de réservation	Réserver une marque d'immatriculation	45 \$	140 \$	2 747	Projection des tendances
Frais de réservation	Réserver une marque d'immatriculation particulière	140 \$	270 \$	3 030	Projection des tendances
Frais de délivrance	Délivrer un certificat d'immatriculation provisoire	65 \$	200 \$	79	Projection des tendances
Frais de délivrance	Délivrer un certificat initial d'immatriculation permanente	110 \$	450 \$	20 070	Projection des tendances
Frais de délivrance	Délivrer un certificat d'immatriculation permanente pour un transfert de la garde et de la responsabilité	110 \$	400 \$	5 541	Projection des tendances
Frais de renouvellement et de modification	Modifier un certificat d'immatriculation	65 \$	S. O.	884	Projection des tendances ajustée
Frais de renouvellement et de modification	Renouveler la réservation d'une marque d'immatriculation avant son expiration	S. O.	70 \$	2 747	Projection des tendances
Frais spéciaux	Autoriser des variantes quant aux dimensions ou à l'emplacement d'une marque d'immatriculation ou des variantes dans les modalités de marquage	S. O.	500 \$	80	Indicateur de l'année de pointe
Frais spéciaux	Autoriser l'utilisation d'un aéronef dont la marque d'immatriculation n'est pas visible	S. O.	200 \$	80	Estimation des experts en la matière
Frais spéciaux	Autoriser l'utilisation d'un aéronef dont la marque d'immatriculation n'est pas visible (pour les forces de police)	S. O.*	200 \$	2	Estimation des experts en la matière
Frais de renouvellement et de modification	Modifier une marque d'immatriculation après la délivrance d'un certificat d'immatriculation permanente	S. O.	650 \$	301	Projection des tendances
Frais de documentation	Fournir un certificat d'immatriculation intérimaire vierge	S. O.	109 \$	500	Estimation des experts en la matière
Frais de documentation	Collecter des antécédents des aéronefs	55 \$	S. O.	171	Projection des tendances ajustée

* Les frais de service de 475 \$ associés à ces exemptions n'ont historiquement pas été facturés aux forces de police lors de la demande de ce service.

Opportunity and labour costs

Impacts for CoR amendment requests and requests to retrieve aircraft historical information were calculated using internal costing information and historical TC data. Impacts for display mark authorization requests from police forces were calculated using TBS collective agreement wage estimates, relevant National Occupational Classification (NOC) information, and internal SME input.

For both requests to amend a CoR and requests to retrieve aircraft historical information, opportunity costs to TC were also considered, as TC employees would need to handle additional requests each year compared to the baseline scenario.

For display marks authorization requests, limited information could be disclosed due to their sensitive nature. As such, it was assumed that police forces would experience time and resource savings similar to those of TC. Based on expert input, both TC and police forces are expected to require approximately five employees each taking one full work week (37.5 hours) to prepare or process an exemption request. In contrast, the proposed authorization process is expected to require only two employees each taking two working days (15 hours).

TC employees responsible for processing display marks authorization requests at TC were identified as being at the TI-6 classification level. For police forces, it was assumed that the personnel preparing these requests would fall under NOC 42100 for police officers.

Transfer or sale of exported aircraft

For aircraft exports, historical figures from the CCAR were used to estimate annual export volumes. An annual growth rate of 1.08% was observed and applied to forecast future export figures, resulting in an estimated 8 849 total exports over the analytical period. An average wage rate of \$26.09³ was applied to estimate cost savings for private aircraft owners submitting documents to TC, while an overhead-adjusted wage rate of \$32.62⁴ (reflecting a 25% overhead) was used to estimate cost savings for commercial or state aircraft owners.

³ The latest wage rate from [Job Bank](#) was \$25 in 2024 Canadian dollars, which was inflated to \$26.09 in 2026 Canadian dollars using [Trading Economics](#) 2024 annual Consumer Price Index (CPI, 158.3) and the projected 2026 CPI (165.2).

⁴ The wage rate of \$32.62 reflects the wage estimate of \$26.09 adjusted to include a 25% overhead rate.

Coûts de renonciation et de main-d'œuvre

Les répercussions sur les demandes de modification des certificats d'immatriculation et les demandes de collecte des antécédents des aéronefs ont été calculées à l'aide des données internes sur les coûts et des données historiques de TC. Les répercussions sur les demandes d'autorisation concernant l'apposition des marques des forces policières ont été calculées à l'aide des estimations salariales de la convention collective du SCT, des renseignements pertinents de la Classification nationale des professions (CNP) et des commentaires internes des experts en la matière.

Du côté des demandes de modification des certificats d'immatriculation et des demandes de collecte des antécédents des aéronefs, les coûts de renonciation pour TC ont également été pris en compte, car le personnel de TC doit traiter des demandes supplémentaires chaque année par rapport au scénario de référence.

Du côté des demandes d'autorisation concernant l'apposition des marques, peu de renseignements ont pu être divulgués en raison de leur nature délicate. Par conséquent, on a supposé que les forces policières réaliseraient des économies de temps et de ressources similaires à celles de TC. Selon les avis des experts, TC et les forces policières devraient compter sur environ cinq employés, qui travaillent chacun une semaine de travail complète (37,5 heures), pour préparer ou traiter une demande d'exemption. En revanche, le processus d'autorisation proposé ne devrait nécessiter que deux employés travaillant chacun deux jours ouvrables (15 heures).

Le personnel de TC qui s'occupe du traitement des demandes d'autorisation concernant l'apposition des marques à TC a été jugé comme étant au niveau de classification TI6. En ce qui concerne les forces policières, on a supposé que les agents de police qui préparaient ces demandes relevaient de la catégorie CNP 42100.

Transfert ou vente d'aéronefs exportés

Du côté des exportations d'aéronefs, les données historiques du RIACC ont été utilisées pour estimer les volumes d'exportation annuels. Un taux de croissance annuel de 1,08 % a été observé et appliqué aux prévisions d'exportations futures, ce qui donne un total d'exportations estimé à 8 849 au cours de la période d'analyse. Un taux de salaire moyen de 26,09 \$³ a été appliqué pour estimer les économies de coûts pour les propriétaires d'aéronefs privés qui soumettent des documents à TC, tandis qu'un taux de salaire ajusté aux frais généraux de 32,62 \$⁴ (ce qui reflète

³ Le dernier salaire de [Guichet-Emplois](#) était de 25 dollars canadiens de 2024, qui a été gonflé à 26,09 dollars canadiens de 2026 à l'aide de l'IPC annuel de 2024 (IPC, 158,3) et de l'IPC projeté pour 2026 (165,2) de [Trading Economics](#).

⁴ Le taux de salaire de 32,62 dollars reflète l'estimation salariale de 26,09 dollars ajustée pour inclure un taux de frais généraux de 25 %.

Cancelled or suspended CoRs

Information on the number of CoRs that are cancelled or suspended annually was obtained through consultation with SMEs. Based on their input, it is estimated that approximately 50 CoRs are cancelled or suspended each year. This figure represents the closest available estimate of total cancellations or suspensions, as TC does not track all types of CoR revocations.

The share of returned CoRs originating from private, commercial or state registrations is not known. Therefore, CCAR registration data were used as a proxy to estimate the distribution, resulting in 306 returns from private CoR holders, 191 returns from commercial CoR holders and 3 returns from state CoR holders over the analytical period. This amendment is further discussed qualitatively below.

Small business estimate

A total of 4 839 commercially registered aircraft owners were identified through the CCAR, 4 836 of which are domestic. To determine the number of affected small businesses, publicly available information and fleet size data were analyzed. Based on this analysis, it was assumed that businesses with fewer than 20 registered aircraft were classified as small, while those with 20 or more were categorized as medium to large. Based on this threshold, 98.08% of commercial owners were identified as small businesses, and only 1.92% fell into the medium to large category.

This distribution closely aligns with [Statistics Canada's Key Small Business Statistics 2024](#), which reported that as of December 2023, 98.1% of businesses in Canada were small businesses, with just 1.5% and 0.3% categorized as medium and large businesses, respectively. Given this consistency, the approach was deemed sufficient to support the analysis.

Benefits

The proposed Regulations are expected to generate economic benefits through improved efficiency and cost

un coefficient d'imputation des coûts indirects de 25 %) a été utilisé pour estimer les économies réalisées pour les propriétaires d'aéronefs commerciaux ou d'État.

Certificats d'immatriculation annulés ou suspendus

Des renseignements sur le nombre de certificats d'immatriculation annulés ou suspendus chaque année ont été obtenus en consultation avec les experts en la matière. D'après leurs commentaires, on estime qu'environ 50 certificats d'immatriculation sont annulés ou suspendus chaque année. Ce chiffre représente la meilleure estimation disponible du nombre total d'annulations ou de suspensions, car TC n'effectue pas le suivi de tous les types de révocations des certificats d'immatriculation.

Le nombre de certificats d'immatriculation retournés provenant d'aéronefs privés, commerciaux ou d'État est inconnu. Par conséquent, les données d'immatriculation du RIACC ont été utilisées comme indicateur pour estimer la distribution. Elles se traduisent par 306 retours de titulaires d'un certificat d'immatriculation pour un aéronef privé, 191 retours de titulaires d'un certificat d'immatriculation pour un aéronef commercial et 3 retours de titulaires d'un certificat d'immatriculation pour un aéronef d'État au cours de la période d'analyse. Cette modification est examinée plus en détail d'un point de vue qualitatif ci-dessous.

Estimation des petites entreprises

Au total, 4 839 propriétaires d'aéronefs immatriculés à titre d'aéronefs commerciaux ont été dénombrés à partir du RIACC, dont 4 836 sont canadiens. Afin de déterminer le nombre de petites entreprises touchées, on a analysé les renseignements publics et les données sur la taille de la flotte. Sur la base de cette analyse, on a supposé que les entreprises ayant moins de 20 aéronefs immatriculés étaient classées comme « petites », tandis que celles ayant 20 aéronefs ou plus étaient classées comme « moyennes à grandes ». Sur la base de ce seuil, 98,08 % des propriétaires commerciaux ont été définis comme de petites entreprises, et seulement 1,92 % ont figuré dans la catégorie « moyenne à grande ».

Cette répartition s'aligne étroitement sur celle des [Principales statistiques relatives aux petites entreprises 2024](#) de Statistique Canada, qui ont indiqué qu'en décembre 2023, 98,1 % des entreprises au Canada étaient des petites entreprises. Seulement 1,5 % et 0,3 % des entreprises ont été classées comme étant moyennes et grandes, respectivement. Compte tenu de cette cohérence, l'approche a été jugée suffisante pour étayer l'analyse.

Avantages

Le règlement proposé devrait générer des avantages économiques grâce à une efficacité accrue et à un

recovery. While most benefits are qualitative in nature, others can be monetized and are outlined below. As previously mentioned, the total monetized benefit of the proposed Regulations is estimated at \$7.48 million, of which \$6.89 million is associated with the service fees (\$6.84 million is associated with the amended service fees for domestic and foreign service users, \$0.04 million is associated with the removal of the service fee to amend information on CoRs and \$0.01 million is associated with the fee removal for requests to retrieve aircraft historical information), \$0.57 million is associated with the removal of document submission requirements for exported aircraft and \$0.03 million is associated with the new display mark authorization process.

Service fees

The proposed Regulations are projected to recover approximately \$6.84 million from both domestic and foreign aircraft owners and operators. Of the \$6.84 million in total service-fee benefits, approximately \$6.83 million is expected to come from domestic service users and approximately \$0.01 million from foreign service users. The recovered fees from foreign aircraft owners and operators are treated as an incremental benefit because they are not costs borne by Canadians. This estimate is based on historical volumes and forecasted demand across a range of service categories, including reservation, issuance, renewal, and special services. The revised fees were developed to reflect the complexity, effort, and regulatory oversight required to process each type of request.

Additionally, the proposed Regulations would eliminate the existing \$65 service fee for processing changes to information on a CoR, while continuing to provide the service at no cost. This change is expected to benefit aircraft owners by removing a direct financial barrier to fulfilling their regulatory obligation to report changes. By eliminating the fee, service users would collectively save an estimated \$0.04 million. In addition to reducing costs for aircraft owners, the measure is expected to promote greater compliance and contribute to more accurate and up-to-date information in the CCAR.

Lastly, the proposed Regulations would also eliminate the \$55 service fee to retrieve aircraft historical information. By eliminating the fee, service users would collectively save an estimated \$0.01 million.

recouvrement amélioré des coûts. Bien que la plupart des avantages soient de nature qualitative, d'autres peuvent être exprimés en dollars et sont décrits ci-dessous. Comme mentionné précédemment, l'avantage financier total du règlement proposé est estimé à 7,48 millions de dollars, desquels 6,89 millions de dollars sont associés aux frais de service (6,84 millions de dollars sont associés aux frais de service modifiés pour les intervenants nationaux et étrangers, 0,04 million de dollars sont associés à la suppression des frais de service pour la modification des certificats d'immatriculation et 0,01 million de dollars sont associés à la suppression des frais pour les demandes de collecte des antécédents des aéronefs), 0,57 million de dollars sont associés à la suppression des exigences de présentation de documents pour les aéronefs exportés et 0,03 million de dollars sont associés au nouveau processus d'autorisation concernant l'apposition des marques.

Frais de service

Le règlement proposé devrait recouvrer environ 6,84 millions de dollars auprès des propriétaires et exploitants d'aéronefs canadiens et étrangers. Des 6,84 millions de dollars en avantages totaux liés aux frais de service, environ 6,83 millions de dollars devraient provenir d'intervenants canadiens et environ 0,01 million de dollars devrait provenir d'intervenants étrangers. Les frais recouvrés auprès des propriétaires et exploitants d'aéronefs étrangers sont traités comme un avantage différentiel, car ce ne sont pas des coûts assumés par les Canadiens. Cette estimation est basée sur les volumes historiques et la demande prévue pour une gamme de catégories de services, y compris les services de réservation, de délivrance et de renouvellement ainsi que les services spéciaux. Les frais révisés tiennent compte de la complexité, des efforts et de la surveillance réglementaire nécessaires pour traiter chaque type de demande.

De plus, le règlement proposé éliminerait les frais de service de 65 \$ existants pour le traitement des modifications apportées aux renseignements d'un certificat d'immatriculation tout en continuant à fournir le service sans frais. Ce changement devrait profiter aux propriétaires d'aéronefs, car il élimine un obstacle financier direct à l'exécution de leur obligation réglementaire de signaler les changements. L'élimination des frais permettrait aux intervenants d'économiser collectivement environ 0,04 million de dollars. En plus de réduire les coûts pour les propriétaires d'aéronefs, la mesure devrait favoriser une conformité accrue et contribuer à l'obtention de renseignements plus exacts et à jour sur le RIACC.

Enfin, le règlement proposé éliminerait également les frais de service de 55 \$ pour la collecte des antécédents des aéronefs. L'élimination de ces frais permettrait aux intervenants d'économiser collectivement environ 0,01 million de dollars.

Transfer or sale of exported aircraft

TC SMEs estimated that the process of gathering and submitting required documentation would take an average of three hours to complete. SMEs also noted that these documents are submitted to TC online; therefore, no postage costs were considered. An average wage rate of \$26.09⁵ (or \$32.62 including an overhead rate of 25%) per hour for administrative support workers was applied to estimate the value of time savings.

The removal of this requirement is expected to result in total savings of \$0.57 million over the analytical period for aircraft owners involved in the sale of an aircraft that would be exported outside of Canada.

Display marks authorizations

The new authorization process proposed by TC would replace the exemption process and streamline service delivery. As noted previously, each authorization would require only two employees, as opposed to five employees for the existing exemption process, and could be processed in 15 working hours, as opposed to 37.5 working hours for the existing exemption process, lowering the estimated cost per request from \$9,700 to approximately \$1,550. An average wage rate of \$51.79 per hour was used for employees at the TI-6 level processing these requests. This represents a reduction of over 80% in administrative effort per request. This proposed amendment is expected to generate estimated cost savings of \$0.01 million for TC.

It is also expected that police forces would experience cost savings similar to TC resulting from this proposed amendment. An average wage rate of \$52.19⁶ (or \$65.24 including an overhead rate of 25%) per hour for police officers was applied to estimate savings from the streamlined application process, which is expected to generate cost savings of \$0.02 million for police forces.

For operators, the shift to a faster, less complex process would reduce wait times and improve service predictability. Although processing time would drop from five to two working days, TC expects that there would be no operational impact on police forces, as requests are submitted in advance and aircraft operation is not dependent on the timing of the approval.

Transfert ou vente d'aéronefs exportés

Les experts en la matière de TC ont estimé que le processus de collecte et de soumission des documents exigés prendrait en moyenne trois heures. Ils ont également noté que ces documents sont soumis à TC en ligne. Par conséquent, aucuns frais d'affranchissement n'ont été pris en compte. Un salaire moyen de 26,09 \$⁵ de l'heure (ou 32,62 \$ avec un coefficient d'imputation des coûts indirects de 25 %) pour les travailleurs de soutien a été appliqué afin d'estimer la valeur des économies de temps.

La suppression de cette exigence devrait entraîner des économies totales de 0,57 million de dollars au cours de la période d'analyse pour les propriétaires d'aéronefs impliqués dans la vente d'aéronefs exportés à l'extérieur du Canada.

Autorisations concernant l'apposition des marques

Le nouveau processus d'autorisation proposé par TC remplacerait le processus d'exemption et simplifierait la prestation des services. Comme mentionné précédemment, le traitement de chaque autorisation ne nécessiterait que deux employés et 15 heures de travail, par opposition à cinq employés et 37,5 heures de travail pour le processus d'exemption actuel, ce qui ferait passer le coût estimatif par demande de 9 700 \$ à environ 1 550 \$. Un salaire moyen de 51,79 \$ par heure a été utilisé pour les employés de niveau TI-6 qui traitaient ces demandes. Cela représente une réduction de plus de 80 % de la charge administrative par demande. Cette modification proposée devrait générer des économies de coûts estimées à 0,01 million de dollars pour TC.

On s'attend également à ce que la modification proposée permette aux forces policières de réaliser des économies semblables à celles de TC. Un salaire moyen de 52,19 \$⁶ de l'heure (ou 65,24 \$ avec un coefficient d'imputation des coûts indirects de 25 %) pour les agents de police a été appliqué afin d'estimer les économies découlant du processus de demande simplifié, ce qui devrait générer des économies de coûts de 0,02 million de dollars pour les forces de police.

Pour les exploitants, la transition vers un processus plus rapide et moins complexe réduirait les temps d'attente et améliorerait la prévisibilité du service. Bien que le délai de traitement passerait de cinq à deux jours ouvrables, TC s'attend à ce qu'il n'y ait pas d'incidence opérationnelle sur les forces policières. En effet, les demandes sont soumises à l'avance et l'utilisation d'un aéronef ne dépend pas du moment de l'approbation.

⁵ The latest wage rate from [Job Bank](#) was \$25 in 2024 Canadian dollars, which was inflated to \$26.09 in 2026 Canadian dollars using [Trading Economics](#) 2024 annual Consumer Price Index (CPI, 158.3) and the projected 2026 CPI (165.2).

⁶ The latest wage rate from [Job Bank](#) was \$50 in 2024 Canadian dollars, which was inflated to \$52.19 in 2026 Canadian dollars using [Trading Economics](#) 2024 annual Consumer Price Index (CPI, 158.3) and the projected 2026 CPI (165.2).

⁵ Le dernier salaire de [Guichet-Emplois](#) était de 25 dollars canadiens de 2024, qui a été gonflé à 26,09 dollars canadiens de 2026 à l'aide de l'IPC annuel de 2024 (IPC, 158,3) et de l'IPC projeté pour 2026 (165,2) de [Trading Economics](#).

⁶ Le dernier salaire de [Guichet-Emplois](#) était de 50 dollars canadiens de 2024, qui a été gonflé à 52,19 dollars canadiens de 2026 à l'aide de l'IPC annuel de 2024 (IPC, 158,3) et de l'IPC projeté pour 2026 (165,2) de [Trading Economics](#).

Non-monetized benefits

Ambiguous definitions

The proposed Regulations would include targeted definition updates to improve clarity and consistency within the CARs by modernizing outdated language and addressing long-standing ambiguities, such as those related to “custody and control,” “registered,” and “registration mark.” These changes are expected to reduce misinterpretation and improve regulatory certainty. The expanded definition of “registered” to include manufacturer-operated aircraft would also provide benefits through greater flexibility for manufacturers, enabling them to conduct cross-border test flights and related operational activities as necessary.

Aircraft identification

The proposed Regulations would clarify requirements for aircraft identification plates to address regulatory gaps and reduce misinterpretation. By specifying rules around the installation and removal of plates and allowing flexibility for legacy aircraft, the proposed amendments would improve clarity and promote consistent application of the CARs and are expected to ease compliance for affected service users. In particular, the change would allow older aircraft to retain identification plates in their original mounting locations when replacements are authorized, easing compliance by permitting aircraft owners to meet requirements without unnecessary modifications or relocations.

Aircraft registration

The proposed Regulations would improve clarity and alignment within aircraft registration and marking requirements. They would address long-standing issues, such as inappropriate registration marks for ultralight aircraft, eliminate outdated provisions like temporary registrations, and clarify exemptions for certain aircraft types. By aligning more closely with international standards and recognizing common industry practices, including third-party notifications of ownership transfers, the proposed amendments are expected to reduce administrative burden and support better compliance.

Administrative monetary penalties (AMPs)

The proposed Regulations eliminate redundant provisions and clarify applicable penalties to promote more consistent application.

Avantages non financiers

Définitions ambiguës

Le règlement proposé comprendrait des mises à jour ciblées des définitions afin d'accroître la clarté et la cohérence du RAC, dont une modernisation des termes désuets et un traitement des ambiguïtés de longue date, notamment celles liées aux termes « garde et responsabilité », « immatriculé » et « marque d'immatriculation ». Ces modifications devraient réduire les erreurs d'interprétation et améliorer la certitude réglementaire. L'élargissement de la définition du terme « immatriculé » pour inclure les aéronefs utilisés par les constructeurs offrirait également des avantages : la flexibilité accrue pour les constructeurs leur permettrait d'effectuer des vols d'essai transfrontaliers et des activités opérationnelles connexes au besoin.

Identification des aéronefs

Le règlement proposé préciserait les exigences relatives aux plaques d'identification des aéronefs afin de combler les lacunes réglementaires et de réduire les erreurs d'interprétation. Grâce à la définition des règles relatives à l'installation et à l'enlèvement des plaques et à l'octroi d'une certaine souplesse pour les anciens aéronefs, les modifications proposées amélioreraient la clarté du RAC et favoriseraient une mise en œuvre uniforme en plus d'alléger le fardeau de conformité pour les intervenants touchés. Plus précisément, le changement permettrait aux aéronefs plus anciens de conserver leurs plaques d'identification à leur emplacement de montage initial après l'autorisation des remplacements. Les propriétaires d'aéronefs pourront ainsi satisfaire aux exigences sans modifications ou déplacements inutiles.

Immatriculation des aéronefs

Le règlement proposé améliorerait la clarté des exigences relatives à l'immatriculation et au marquage d'aéronefs et assurerait une meilleure harmonisation. Il permettrait de régler des problèmes de longue date (comme les marques d'immatriculation inadéquates pour les aéronefs ultralégers), d'éliminer les dispositions désuètes (comme les immatriculations temporaires) et de préciser les exemptions pour certains types d'aéronefs. En s'alignant plus étroitement sur les normes internationales et en reconnaissant les pratiques courantes de l'industrie, dont les notifications de transfert de propriété par des tiers, les modifications proposées devraient réduire le fardeau administratif et favoriser une meilleure conformité.

Sanctions administratives pécuniaires (SAP)

Le règlement proposé élimine les dispositions redondantes et précise les pénalités applicables afin de promouvoir une application plus cohérente.

For example, the penalty range for non-compliance related to aircraft identification plates would be adjusted to better reflect the nature of the violation, while a duplicative provision would be repealed to reduce confusion. Additionally, penalty designations for certain aircraft registration requirements would be removed to align with restructured regulatory language.

These changes strengthen the AMPs regime by improving clarity, streamlining enforcement, and ensuring that penalties remain proportionate and consistent.

Costs

The proposed amendments outlined below aim to modernize the fees, requiring aircraft owners and operators who directly benefit from these services to assume a higher portion of the costs. As previously mentioned, the total cost of the proposed Regulations is estimated at \$6.90 million, of which \$6.83 million is associated with domestic service users and the updated service fees and \$0.07 million are associated with TC due to the removal of the service fee to amend information on a CoR (\$0.05 million) and the removal of the service fee to retrieve aircraft historical information (\$0.02 million).

Service fees

The proposed amendments to aircraft registration fees are expected to result in a total cost of \$6.83 million for Canadian aircraft owners, operators, and manufacturers. These costs stem from the introduction of new and revised fees across key service categories, including reservation, issuance, renewal, and special services.

The updated fee structure was informed by historical request volumes and projected demand over the 10-year analytical period. Each fee adjustment reflects the administrative effort, complexity, and regulatory oversight required to deliver the service.

As discussed above, notable changes include increases to reservation and issuance fees, including a tiered approach for CoRs and the introduction of new fees for renewals, post-issuance changes, and special service requests.

Par exemple, la fourchette de pénalités pour la non-conformité liée aux plaques d'identification des aéronefs serait ajustée afin de mieux refléter la nature de la violation, tandis qu'une disposition faisant double emploi serait abrogée pour dissiper la confusion. De plus, les désignations de pénalité pour certaines exigences relatives à l'immatriculation des aéronefs seraient supprimées afin qu'elles s'alignent sur le libellé réglementaire restructuré.

Ces changements renforcent le régime des SAP en améliorant la clarté, en rationalisant l'application du règlement et en veillant à ce que les sanctions demeurent proportionnées et cohérentes.

Coûts

Les modifications proposées ci-dessous visent à moderniser les frais. Elles exigent que les propriétaires et les exploitants d'aéronefs qui bénéficient directement de ces services assument une partie plus élevée des coûts. Comme mentionné précédemment, le coût total du règlement proposé est estimé à 6,90 millions de dollars, desquels 6,83 millions de dollars sont associés aux intervenants canadiens et aux frais de service révisés et 0,07 million de dollars sont associés à TC en raison de la suppression des frais de service pour la modification des certificats d'immatriculation (0,05 million de dollars) et de la suppression des frais de service pour les demandes de collecte des antécédents des aéronefs (0,02 million de dollars).

Frais de service

Les modifications proposées aux frais d'immatriculation des aéronefs devraient entraîner un coût total de 6,83 millions de dollars pour les propriétaires, les exploitants et les constructeurs d'aéronefs canadiens. Ces coûts découlent de l'introduction de nouveaux frais révisés dans les principales catégories de services, y compris les services de réservation, de délivrance et de renouvellement ainsi que les services spéciaux.

La structure actualisée des frais a été guidée par les volumes de demandes historiques et la demande projetée pendant la période d'analyse de 10 ans. Chaque rajustement de frais reflète la charge administrative, la complexité et la surveillance réglementaire requises pour fournir le service.

Comme mentionné plus haut, les changements notables comprennent des augmentations des frais de réservation et des frais de délivrance, y compris une approche à plusieurs niveaux pour les certificats d'immatriculation et l'introduction de nouveaux frais pour les renouvellements, les changements après la délivrance et les demandes de services spéciaux.

Amendments to information on CoRs

The proposal to remove the fee for this service is expected to result in incremental costs for TC but is intended to encourage aircraft owners to comply with regulatory requirements to report changes and is anticipated to improve the accuracy of the CCAR.

Based on the inputs mentioned above, the proposed amendment is expected to result in incremental costs of approximately \$0.05 million over the analytical time frame.

To address the uncertainty surrounding how many additional requests would result from the removal of the service fee, a sensitivity analysis was conducted to assess two alternative growth scenarios. More information is provided below in the sensitivity analysis section.

Requests to retrieve aircraft historical information

The proposal to remove the fee for this service is also expected to result in incremental costs for TC.

Based on the inputs mentioned above, the proposed amendment is expected to result in incremental costs of approximately \$0.02 million over the analytical time frame.

Non-monetized costs**Cancelled or suspended CoRs**

Under the proposed Regulations, holders of cancelled or suspended CoRs would no longer be required to return these documents to the Minister, as CoRs are no longer issued in paper form. In practice, this change has already occurred and would, therefore, not result in any incremental savings between the baseline and regulatory scenarios. However, a new requirement would be introduced in its place for holders to destroy the digital copy of the cancelled or suspended certificate, which would represent a new procedural step. Given the negligible effort required to delete a file, this cost has not been monetized in this analysis.

Cost-benefit statement

Number of years: 10 (2026 to 2035)
Base year for costing: 2026
Present value base year: 2026
Discount rate: 7%

Modification des certificats d'immatriculation

La proposition visant à supprimer les frais pour ce service devrait entraîner des coûts supplémentaires pour TC, mais elle vise à encourager les propriétaires d'aéronefs à se conformer aux exigences réglementaires en ce qui concerne le signalement des modifications. Elle devrait également améliorer la précision du RIACC.

D'après les données mentionnées ci-dessus, la modification proposée devrait entraîner des coûts supplémentaires d'environ 0,05 million de dollars au cours de la période d'analyse.

Afin de dissiper l'incertitude entourant le nombre de demandes supplémentaires qui découleraient de la suppression des frais de service, une analyse de sensibilité a été effectuée pour évaluer deux scénarios de croissance possibles. De plus amples renseignements sont fournis ci-dessous, dans la section « Analyse de sensibilité ».

Demandes de collecte des antécédents des aéronefs

La proposition visant à supprimer les frais pour ce service devrait également entraîner des coûts supplémentaires pour TC.

D'après les données mentionnées ci-dessus, la modification proposée devrait entraîner des coûts supplémentaires d'environ 0,02 million de dollars au cours de la période d'analyse.

Coûts non financiers**Certificats d'immatriculation annulés ou suspendus**

Dans le cadre du règlement proposé, les titulaires de certificats d'immatriculation annulés ou suspendus ne seraient plus tenus de retourner ces documents au ministre, car les certificats d'immatriculation ne sont plus délivrés en version imprimée. En pratique, ce changement s'est déjà produit et n'entraînerait donc pas d'économies supplémentaires entre le scénario de référence et le scénario réglementaire. Toutefois, une nouvelle exigence serait introduite à sa place : les titulaires devront détruire la copie numérique du certificat annulé ou suspendu, ce qui représenterait une nouvelle étape procédurale. Étant donné l'effort négligeable requis pour supprimer un fichier, ce coût n'a pas été exprimé en dollars dans la présente analyse.

Énoncé des coûts-avantages

Nombre d'années : 10 (de 2026 à 2035)
Année de référence pour le calcul des coûts : 2026
Année de référence de la valeur actuelle : 2026
Taux d'actualisation : 7 %

Table VI: Monetized benefits (present value in millions)

Impacted stakeholder	Description of benefit	First period: 2026	Annual average: 2027-2034	Final period: 2035	Total (present value)	Annualized value
Canadians (Represented by TC)	Service Fees from Foreign Service Users	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.01	\$0.00
	Service Fees from Domestic Service Users	\$0.97	\$0.67	\$0.47	\$6.83	\$0.91
Domestic service users	Transfer or Sale of Exported Aircraft	\$0.07	\$0.06	\$0.04	\$0.57	\$0.08
	Fee removal for CoR Information Amendments	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.04	\$0.01
	Fee removal for Aircraft Historical Information	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.01	\$0.00
	Display Mark Authorizations	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.02	\$0.00
Transport Canada	Display Mark Authorizations	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.01	\$0.00
All stakeholders	Total benefits	\$1.05	\$0.74	\$0.52	\$7.48	\$1.00

Tableau VI : Avantages financiers (valeur actualisée en millions de dollars)

Intervenants touchés	Description du coût	Première période : 2026	Moyenne annuelle : de 2027 à 2034	Dernière période : 2035	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Canadiens (représentés par TC)	Frais de service des intervenants étrangers	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,01 \$	0,00 \$
	Frais de service des intervenants canadiens	0,97 \$	0,67 \$	0,47 \$	6,83 \$	0,91 \$
Utilisateurs des services domestique	Transfert ou vente d'aéronefs exportés	0,07 \$	0,06 \$	0,04 \$	0,57 \$	0,08 \$
	Suppression des frais pour la modification des certificats d'immatriculation	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,04 \$	0,01 \$
	Suppression des frais pour collecter les antécédents des aéronefs	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,01 \$	0,00 \$
	Autorisations concernant l'apposition des marques	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,02 \$	0,00 \$
Transports Canada	Autorisations concernant l'apposition des marques	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,01 \$	0,00 \$
Tous les intervenants	Total des avantages	1,05 \$	0,74 \$	0,52 \$	7,48 \$	1,00 \$

Table VII: Monetized costs (present value in millions)

Impacted stakeholder	Description of cost	First period: 2026	Annual average: 2027-2034	Final period: 2035	Total (present value)	Annualized value
Domestic service users	Service Fees	\$0.97	\$0.67	\$0.47	\$6.83	\$0.91
Transport Canada	Fee Removal for CoR Information Amendments	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.05	\$0.01
	Fee removal for Aircraft Historical Information	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.02	\$0.00
All stakeholders	Total costs	\$0.97	\$0.68	\$0.48	\$6.90	\$0.92

Tableau VII : Coûts financiers (valeur actualisée en millions de dollars)

Intervenants touchés	Description du coût	Première période : 2026	Moyenne annuelle : de 2027 à 2034	Dernière période : 2035	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Utilisateurs des services domestique	Frais de service	0,97 \$	0,67 \$	0,47 \$	6,83 \$	0,91 \$
Transports Canada	Suppression des frais pour la modification des certificats d'immatriculation	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,05 \$	0,01 \$
	Suppression des frais pour collecter les antécédents des aéronefs	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,02 \$	0,00 \$
Tous les intervenants	Total des coûts	0,97 \$	0,68 \$	0,48 \$	6,90 \$	0,92 \$

Table VIII: Summary of monetized costs and benefits (present value in millions)

Impacted stakeholder	First period: 2026	Annual average: 2027-2034	Final period: 2035	Total (present value)	Annualized value
Total benefits	\$1.05	\$0.74	\$0.52	\$7.48	\$1.00
Total costs	\$0.97	\$0.68	\$0.48	\$6.90	\$0.92
NET BENEFIT	\$0.08	\$0.06	\$0.04	\$0.58	\$0.08

Tableau VIII : Résumé des coûts et des avantages financiers (valeur actualisée en millions de dollars)

Intervenants touchés	Première période : 2026	Moyenne annuelle : de 2027 à 2034	Dernière période : 2035	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Total des avantages	1,05 \$	0,74 \$	0,52 \$	7,48 \$	1,00 \$
Total des coûts	0,97 \$	0,68 \$	0,48 \$	6,90 \$	0,92 \$
AVANTAGE NET	0,08 \$	0,06 \$	0,04 \$	0,58 \$	0,08 \$

Non-monetized benefits

The proposed Regulations are expected to deliver several qualitative benefits:

- Improved clarity and consistency within the CARs by modernizing language, updating definitions and reducing ambiguities.
- Clarified aircraft identification requirements, closed regulatory gaps related to identification plates and added flexibility for legacy aircraft owners.
- Enhanced registration and marking provisions by resolving issues such as inappropriate registration marks for ultralight aircraft, removal of outdated provisions and alignment with international standards and common industry practices.
- Strengthened compliance and enforcement by revising the AMPs framework, eliminating redundant provisions, and ensuring penalties remain proportionate and clearly aligned with updated language.

Sensitivity analysis

To address the effect of uncertainty and variability, a sensitivity analysis is conducted, where variables are assigned different values and outcomes are re-evaluated. A sensitivity analysis was performed on the following variables: analytical time frame, discount rates and the number of forecasted transactions for amendments to information on CoRs.

Analytical time frame

A 10-year analytical time frame was used for the central analysis, whereas the sensitivity analysis presents the results should a 15-year time frame have been used.

Discount rate

The central analysis used a 7% discount rate, as recommended by TBS. The sensitivity analysis presents the results should a 10% discount rate or 3% discount rate have been used, as well as if there was no discounting.

Table IX: Sensitivity analysis results for the net benefit (in millions)

Time frame/ Discount rate	10-year time frame	15-year time frame
Undiscounted (0%)	\$0.76	\$1.23
3%	\$0.68	\$0.98
7%	\$0.58*	\$0.76
10%	\$0.52	\$0.65

* Value presented in the main analysis

Avantages non financiers

Le règlement proposé devrait offrir plusieurs avantages qualitatifs :

- amélioration de la clarté et de la cohérence du RAC grâce à la modernisation du libellé, à la mise à jour des définitions et à la réduction des ambiguïtés;
- précision des exigences en matière d'identification des aéronefs, élimination des lacunes réglementaires liées aux plaques d'identification et souplesse accrue pour les propriétaires d'anciens aéronefs;
- amélioration des dispositions relatives à l'immatriculation et au marquage grâce à la résolution de problèmes, comme les marques d'immatriculation inadéquates pour les aéronefs ultralégers, la suppression des dispositions obsolètes et l'alignement sur les normes internationales et les pratiques courantes de l'industrie;
- renforcement de la conformité et de l'application de la loi grâce à une révision du cadre relatif aux SAP, à l'élimination des dispositions redondantes et à une garantie que les sanctions demeurent proportionnées et clairement alignées sur le libellé mis à jour.

Analyse de sensibilité

Pour tenir compte de l'effet de l'incertitude et de la variabilité, on réalise une analyse de sensibilité où des valeurs différentes sont attribuées aux variables et où les résultats sont réévalués. Une analyse de sensibilité a été réalisée sur les variables suivantes : période d'analyse, taux d'actualisation et nombre de transactions prévues pour modifier les certificats d'immatriculation.

Période d'analyse

Une période d'analyse de 10 ans a été utilisée pour l'analyse centrale. En ce qui concerne l'analyse de sensibilité, les résultats présentés correspondent à l'utilisation éventuelle d'une période de 15 ans.

Taux d'actualisation

Pour l'analyse centrale, on a utilisé un taux d'actualisation de 7 % comme l'a recommandé le SCT. L'analyse de sensibilité présente les résultats correspondant à l'utilisation éventuelle d'un taux d'actualisation nul, de 3 % ou de 10 %.

Tableau IX : Résultats de l'analyse de sensibilité pour l'avantage net (en millions de dollars)

Période/Taux d'actualisation	10 ans	15 ans
Actualisé (0 %)	0,76 \$	1,23 \$
3 %	0,68 \$	0,98 \$
7 %	0,58 \$*	0,76 \$
10 %	0,52 \$	0,65 \$

* Valeur présentée dans l'analyse principale

Amendments to information on CoRs

As outlined above, historical data shows that annual requests to amend information on a CoR have increased at an average rate of 4% per year, which led to a projected higher increase of 4.53% annually upon removal of the service fee (under the Regulatory scenario). The sensitivity analysis examined a medium-demand growth scenario in which this rate increases to 8%, and a high-demand growth scenario in which it increases to 12%. These scenarios help illustrate a range of potential impacts.

Under the medium-growth scenario, it is assumed that annual requests to amend information on a CoR would grow at 8% year-over-year following the removal of the service fee. This would result in an increased volume of requests over the 10-year analytical period, placing additional administrative demands on TC. The number of incremental transactions is estimated at 276 over the 10-year analytical period, with TC employee time and associated opportunity costs increasing proportionally. The present value costs, including opportunity costs, are estimated at approximately \$0.09 million for this scenario.

Under the high-growth scenario, it is assumed that annual requests to amend information on a CoR would grow at 12% year-over-year following the removal of the service fee. This would result in an increased volume of requests over the 10-year analytical period, placing additional administrative demands on TC. The number of incremental transactions is estimated at 623 over the 10-year analytical period, with TC employee time and associated opportunity costs increasing proportionally. The present value costs, including opportunity costs, are estimated at approximately \$0.15 million for this scenario.

Distributional analysis

As mentioned previously, the proposed Regulations would impact the aviation industry, specifically aircraft owners, operators, manufacturers, and government departments/agencies. It is estimated that the largest share of costs would be attributed to private aircraft owners, who account for approximately 61% of all active registrations.

Modification des certificats d'immatriculation

Comme indiqué ci-dessus, les données historiques montrent que les demandes annuelles de modification des certificats d'immatriculation ont connu une augmentation moyenne de 4 % par année par année, ce qui a mené à une augmentation prévue de 4,53 % par an lors de la suppression des frais de service (selon le scénario réglementaire). L'analyse de sensibilité a examiné un scénario de croissance moyenne de la demande, dans lequel ce rythme double pour atteindre 8 %, et un scénario de croissance élevée de la demande, dans lequel il triple pour atteindre 12 %. Ces scénarios permettent d'illustrer une gamme de répercussions potentielles.

Dans le scénario de croissance moyenne, on suppose que les demandes annuelles de modification des certificats d'immatriculation augmenteront de 8 % d'une année à l'autre après la suppression des frais de service. Cela entraînerait une augmentation du volume de demandes au cours de la période d'analyse de 10 ans, ce qui imposerait des exigences administratives supplémentaires à TC. Le nombre de transactions supplémentaires est estimé à 276 sur la période d'analyse de 10 ans; le temps du personnel de TC et les coûts de renonciation connexes augmentent proportionnellement. La valeur actualisée des coûts, y compris les coûts de renonciation, est estimée à environ 0,09 million de dollars pour ce scénario.

Dans le scénario de croissance élevée, on suppose que les demandes annuelles de modification des certificats d'immatriculation augmenteront de 12 % d'une année à l'autre après la suppression des frais de service. Cela entraînerait une augmentation du volume de demandes au cours de la période d'analyse de 10 ans, ce qui imposerait des exigences administratives supplémentaires à TC. Le nombre de transactions supplémentaires est estimé à 623 sur la période d'analyse de 10 ans; le temps du personnel de TC et les coûts de renonciation connexes augmentent proportionnellement. La valeur actualisée des coûts, y compris les coûts de renonciation, est estimée à environ 0,15 million de dollars pour ce scénario.

Analyse de répartition

Comme mentionné précédemment, le règlement proposé aurait une incidence sur l'industrie de l'aviation, en particulier sur les propriétaires, les exploitants et les constructeurs d'aéronefs, ainsi que sur les ministères et organismes gouvernementaux. On estime que la plus grande part des coûts serait imputée aux propriétaires d'aéronefs privés, qui représentent environ 61 % de tous les aéronefs immatriculés en service.

Table X: Costs and benefits to affected domestic service users, by registration type (in millions)*

Owner type (active registrations)	Registrations	% of total registrations	Total cost	Total benefits	Net impact
Private registrations	19,950	61.16%	\$4.18	\$0.38	-\$3.80
Commercial registrations	12,459	38.20%	\$2.61	\$0.23	-\$2.37
State registrations	209	0.64%	\$0.04	\$0.02	-\$0.02
TOTAL**	32,618	100%	\$6.83	\$0.63	-\$6.20

* Totals may not add up due to rounding.

**The total benefits follow the same distribution across private, commercial, and state registrations, with one exception: the \$0.02 million benefit associated with the new display mark authorization process. This benefit is attributed exclusively to police forces, whose aircraft are registered under the state category.

Tableau X : Coûts et avantages pour les intervenants canadiens touchés, par type d'immatriculation (en millions de dollars)*

Type de propriétaire (aéronefs immatriculés en service)	Aéronefs immatriculés	% du nombre total d'aéronefs immatriculés	Coût total	Total des avantages	Incidence nette
Aéronefs privés	19 950	61,16 %	4,18 \$	0,38 \$	-3,80 \$
Aéronefs commerciaux	12 459	38,20 %	2,61 \$	0,23 \$	-2,37 \$
Aéronefs d'État	209	0,64 %	0,04 \$	0,02 \$	-0,02 \$
TOTAL**	32 618	100 %	6,83 \$	0,63 \$	-6,20 \$

* Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

**Les avantages totaux suivent la même répartition entre les enregistrements privés, commerciaux et étatiques, à une exception près : l'avantage de 0,02 million de dollars associé au nouveau processus d'autorisation des marques d'affichage. Cet avantage est attribué exclusivement aux forces de police, dont les aéronefs sont immatriculés dans la catégorie d'État

Small business lens

A few of the proposed amendments, such as the five proposed new fees related to aircraft registration services, would impose new costs, primarily on aircraft owners and operators, some of whom may be considered small businesses. Analysis of the CCAR indicates that approximately 72% of all active commercial domestic aircraft registrations belong to small-sized businesses. However, no regulatory flexibility measures were considered necessary, as the proposed new fees would be non-recurring, relatively minor in magnitude, and ultimately intended to ensure that those who directly benefit from the service bear a greater share of its actual cost. Given this rationale and considering that these fees would represent a small fraction of the overall operating costs typically incurred in the aviation industry, the proposed amendments are not expected to have a serious impact on small business operations within the commercial aviation sector.

Lentille des petites entreprises

Quelques-unes des modifications proposées, comme les cinq nouveaux frais proposés pour les services d'immatriculation des aéronefs, imposeraient de nouveaux coûts, principalement aux propriétaires et aux exploitants d'aéronefs, dont certains pourraient être considérés comme de petites entreprises. L'analyse du RIACC indique qu'environ 72 % de tous les aéronefs commerciaux intérieurs immatriculés et en service appartiennent à de petites entreprises. Toutefois, aucune mesure de souplesse réglementaire n'a été jugée nécessaire, car les nouveaux frais proposés seraient non récurrents, relativement faibles et viseraient, en fin de compte, à faire en sorte qu'une plus grande part du coût réel soit assumée par ceux qui bénéficient directement du service. Compte tenu de cette justification et du fait que ces frais ne représenteraient qu'une petite fraction des coûts d'utilisation globaux habituellement engagés dans l'industrie de l'aviation, les modifications proposées ne devraient pas avoir de répercussions graves sur les activités des petites entreprises dans l'industrie de l'aviation commerciale.

Small business lens summary

Number of small businesses impacted: 4 744
Number of years: 10 (2026 to 2035)
Base year for costing: 2026
Present value base year: 2026
Discount rate: 7%

Small businesses are not expected to incur administrative costs, as the proposed Regulations do not introduce new administrative requirements. The impacts on small businesses are limited to compliance costs associated with the service fees and benefits resulting from the removal of two service fees, as well as from eliminating the requirement for aircraft owners to gather and submit documentation related to the sale or transfer of exported aircraft.

To quantify these impacts, TC examined the composition of the CCAR to identify the share of actively registered aircraft held by small businesses. This analysis determined that approximately 27.5% of actively registered aircraft are owned by small businesses. Using this percentage, the overall service fee costs and benefits were allocated to estimate the portion borne by small businesses, ensuring that the analysis reflects their specific share of the total costs and benefits.

Table XI: Benefits

Activity	Annualized value	Present value
Transfer or sale of exported aircraft	\$20,778	\$156,152
Fee removal for CoR information amendments	\$1,489	\$11,190
Fee removal for aircraft historical information	\$197	\$1,478
Total benefits	\$22,464	\$168,821

Table XII: Compliance costs

Activity	Annualized value	Present value
Service fees	\$249,925	\$1,878,241
Total compliance cost	\$249,925	\$1,878,241

Résumé du point de vue des petites entreprises

Nombre de petites entreprises visées : 4 744
Nombre d'années : 10 (de 2026 à 2035)
Année de référence pour le calcul des coûts : 2026
Année de référence de la valeur actuelle : 2026
Taux d'actualisation : 7 %

Les petites entreprises ne devraient pas engager de coûts administratifs, car le règlement proposé n'introduit pas de nouvelles exigences administratives. Les répercussions sur les petites entreprises se limitent aux coûts de conformité associés aux frais de service et aux avantages découlant de la suppression de deux frais de service, ainsi que de la suppression de l'obligation pour les propriétaires d'aéronefs de recueillir et de soumettre des documents liés à la vente ou au transfert d'aéronefs exportés.

Pour mesurer ces répercussions, TC a examiné les entrées du RIACC afin de délimiter la part des aéronefs immatriculés en service détenue par les petites entreprises. Cette analyse a permis de déterminer qu'environ 27,5 % des aéronefs immatriculés en service appartiennent à des petites entreprises. En utilisant ce pourcentage, les coûts et les avantages globaux des frais de service ont été attribués pour estimer la portion assumée par les petites entreprises, en s'assurant que l'analyse reflète leur part précise des coûts et des avantages globaux.

Tableau XI : Avantages

Activité	Valeur annualisée	Valeur actualisée
Transfert ou vente d'aéronefs exportés	20 778 \$	156 152 \$
Suppression des frais pour la modification des certificats d'immatriculation	1 489 \$	11 190 \$
Suppression des frais pour collecter les antécédents des aéronefs	197 \$	1 478 \$
Total des avantages	22 464 \$	168 821 \$

Table XII : Coûts liés à la conformité

Activité	Valeur annualisée	Valeur actualisée
Frais de service	249 925 \$	1 878 241 \$
Coût total lié à la conformité	249 925 \$	1 878 241 \$

Table XIII: Net costs

Activity	Annualized value	Present value
Net costs	\$227,461	\$1,709,420
Cost per impacted small business*	\$47.95	\$360.33

* This represents the average cost per affected small business, the actual cost for each business might vary significantly.

One-for-one rule

The one-for-one rule applies, since there would be an incremental decrease in administrative burden on business. The regulatory proposal is considered burden OUT under the rule, and no regulatory titles would be repealed or introduced.

Using the methodology developed in the [Red Tape Reduction Regulations](#), and assumptions and data used previously, it is estimated that the annualized total cost savings would be \$9,262 (present value in 2012 dollars, discounted to the base year of 2012 at a discount rate of 7%). The specific activities are outlined below.

To estimate administrative impacts, the same wage assumptions were applied to both activities. An average wage rate of \$26.09⁷ per hour (or \$32.62 including a 25% overhead rate) was used to represent administrative support workers performing these tasks. For the return of CoRs, an additional postage cost of \$1.47⁸ per mailed certificate was included to capture associated mailing expenses.

Transfer or sale of exported aircraft

The proposed Regulations would eliminate a requirement for aircraft owners to collect and submit a copy of all agreements related to the transfer or sale of an aircraft that is being exported from Canada. This proposed amendment is expected to result in 3 380 fewer instances where commercial aircraft owners would be required to collect and submit these documents over the 10-year analytical time frame. Collecting and submitting a copy of all agreements related to the transfer or sale of an aircraft was assumed to require three hours, resulting in a unit cost of \$97.85 per instance.

Tableau XIII : Coûts nets

Activité	Valeur annualisée	Valeur actualisée
Coûts nets	227 461 \$	1 709 420 \$
Coût par petite entreprise touchée*	47,95 \$	360,33 \$

* Ce coût représente le coût moyen par petite entreprise touchée, le coût réel pour chaque entreprise peut varier considérablement.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s’applique puisqu’il y aurait une diminution progressive du fardeau administratif pour les entreprises. La proposition réglementaire est considérée comme un fardeau « réduit » en vertu de la règle, et aucun titre réglementaire ne serait abrogé ou introduit.

Au moyen de la méthodologie élaborée dans le [Règlement sur la réduction de la paperasse](#) ainsi que des hypothèses et des données utilisées précédemment, on estime que les économies de coûts annualisées seraient de 9 262 \$ (valeur actualisée exprimée en dollars de 2012, ramenée à l’année de référence de 2012 selon un taux d’actualisation de 7 %). Les activités précises sont décrites ci-dessous.

Pour estimer les impacts administratifs, les mêmes hypothèses salariales ont été appliquées aux deux activités. Un taux salarial moyen de 26,09 \$ de l’heure (ou 32,62 \$ incluant un taux de frais généraux de 25 %) était utilisé pour représenter les travailleurs de soutien administratif accomplissant ces tâches. Pour le retour des CoR, des frais d’affranchissement supplémentaire de 1,47 \$ par certificat postal ont été inclus pour couvrir les frais d’envoi associés.

Transfert ou vente d’aéronefs exportés

Le règlement proposé éliminerait l’obligation pour les propriétaires d’aéronefs de recueillir et de soumettre une copie de toutes les ententes liées au transfert ou à la vente d’un aéronef exporté du Canada. La modification proposée devrait réduire de 3 380 le nombre de cas où les propriétaires d’aéronefs commerciaux seraient tenus de recueillir et de soumettre ces documents au cours de la période d’analyse de 10 ans. La collecte et la soumission d’une copie de toutes les ententes relatives au transfert ou à la vente d’un avion étaient censées prendre trois heures, ce qui entraînait un coût unitaire de 97,85 \$ par instance.

⁷ The latest wage rate from [Job Bank](#) was \$25 in 2024 Canadian dollars, which was inflated to \$26.09 in 2026 Canadian dollars using [Trading Economics](#) 2024 annual Consumer Price Index (CPI, 158.3) and the projected 2026 CPI (165.2).
⁸ [Canada Post](#), the expected postage cost in 2025 is \$1.44 for a single stamp (adjusted to 2026 dollars).

The proposed amendments related to not submitting a copy of all agreements related to the transfer or sale of an aircraft that is being exported from Canada to TC represent an annualized total cost savings of \$9,240.

Cancelled or suspended CoRs

Furthermore, the proposed Regulations would also remove the requirement for holders of cancelled or suspended CoRs to return these documents to TC, as CoRs are no longer issued in paper form. This is expected to result in approximately 191 fewer administrative actions by certificate holders over the analytical time frame. Returning a cancelled or suspended CoR was assumed to require five minutes, resulting in a unit cost of \$4.19⁹ per administrative action.

The proposed amendments related to not returning suspended or cancelled CoRs to TC represent an annualized total cost savings of \$22.

It is important to note that the administrative burden cost savings for CoR holders estimated in this section are recorded for tracking purposes as per the [Red Tape Reduction Regulations](#), but are not included in the cost-benefit analysis presented above. This is because, in practice, the impact of returning a cancelled or suspended CoR has already taken place earlier.

Regulatory cooperation and alignment

The proposed Regulations include two amendments that would bring Canada into compliance with standards under Annex 7 to the Chicago Convention pertaining to the prohibition of confusing registration marks and authorization for the Minister to issue Certificates of Deregistration. The U.S., EU, UK, Australia and several of Canada's major trading partners have aligned with these standards or are in the process of amending national policies to bring national laws in compliance. While the recent ICAO audit of Canada did not identify either the confusing marks or deregistration issue as a safety oversight concern, TC is committed to streamlining the CARs even further with Canada's obligations under the Chicago Convention while also increasing regulatory cooperation with its closest trading partners.

Les modifications proposées visant à ne pas soumettre une copie de toutes les ententes liées au transfert ou à la vente d'un aéronef exporté à partir du Canada à TC représentent une économie totale annualisée de 9 240 \$.

Certificats d'immatriculation annulés ou suspendus

En outre, le règlement proposé supprimerait l'obligation pour les titulaires de certificats d'immatriculation annulés ou suspendus de retourner ces documents à TC, car les certificats d'immatriculation ne sont plus délivrés en version imprimée. On s'attend à ce que les titulaires de certificats réalisent environ 191 mesures administratives en moins au cours de la période d'analyse. Le retour des certificats d'immatriculation annulés ou suspendus était supposé prendre cinq minutes, ce qui entraînait un coût unitaire de 4,19 \$ par action administrative.

Les modifications proposées visant à ne pas retourner les certificats d'immatriculation suspendus ou annulés à TC représentent une économie totale annualisée de 22 \$.

Il convient de noter que les économies de coûts liées au fardeau administratif pour les titulaires de certificats d'immatriculation estimées dans cette section sont enregistrées à des fins de suivi conformément au [Règlement sur la réduction de la paperasse](#), mais ne sont pas incluses dans l'analyse coût-avantage présentée ci-dessus. En effet, en pratique, l'incidence du retour d'un certificat d'immatriculation annulé ou suspendu a déjà eu lieu plus tôt.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Le règlement proposé comprend deux modifications qui rendraient le Canada conforme aux normes de l'annexe 7 de la Convention de Chicago, qui porte sur l'interdiction de confondre les marques et l'autorisation d'immatriculation afin que le ministre délivre des certificats d'annulation. Les États-Unis, l'Union européenne, le Royaume-Uni, l'Australie et plusieurs autres principaux partenaires commerciaux du Canada se sont alignés sur ces normes ou sont en train de modifier leurs politiques nationales pour assurer la conformité des lois nationales. Même si la récente vérification de l'OACI du Canada n'a pas défini les marquages déroutants et la délivrance d'annulations comme des préoccupations en matière de contrôle de la sécurité, TC s'engage à simplifier davantage les RCA en conformité avec les obligations du Canada découlant de la Convention de Chicago, tout en renforçant la coopération réglementaire avec ses partenaires commerciaux les plus proches.

⁹ Including \$1.44 postage cost.

Effects on the environment

In accordance with the *Cabinet Directive on Strategic Environmental and Economic Assessment*, the strategic environmental and economic assessment (SEEA) process was followed for this regulatory proposal and a Climate, Nature, and Economy Lens (CNEL) was completed.

No important environmental or economic effects are anticipated as a result of this regulatory proposal.

Gender-based analysis plus

The proposed Regulations would ultimately improve aviation safety and would benefit Canadians and the entire aviation industry. The clarification of the aircraft identification and registration requirements in the CARs equally targets aircraft owners and operators across Canada and no differential geographic impacts are anticipated. The proposed Regulations would also support the improvement of registration services provided by TC to the civil aviation industry. Approximately 20% of stakeholders who directly benefit from these services are either commercial or government entities. There was no data available to support an assessment of gender and/or demographic impacts of the fee changes on these institutions. Of the remainder who are private aircraft owners for whom gender-based analysis plus (GBA+) impacts could be inferred; men make up over 90% and would be the significant “beneficiaries” of the service fee changes. The negative cost impacts would be mostly borne by working-aged men of higher income who are the demographic group most likely to hold private pilot licences and who are also able to afford the high aircraft ownership and operating costs. No generational impacts are anticipated.

Rationale

This regulatory proposal is part of planned deliverables under the Aviation Safety Regulatory Review Initiative. This initiative is TC's response to the Budget 2018 Government of Canada commitment to undertake a regulatory review across several departments and agencies in support of innovation and business investment.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

The proposed Regulations would come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II. The proposed amendments address simple

Effets sur l'environnement

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale et économique stratégique*, le processus d'évaluation environnementale et économique stratégique a été suivi pour cette proposition et une Optique de climat, de nature et d'économie a été réalisée.

Aucun effet environnemental important n'est prévu par suite de cette proposition réglementaire.

Analyse comparative entre les sexes plus

Le règlement proposé améliorerait ultimement la sécurité aérienne et profiterait aux Canadiens et à l'ensemble de l'industrie de l'aviation. La précision des exigences en matière d'identification et d'immatriculation des aéronefs dans le RAC vise de manière égale les propriétaires et les exploitants d'aéronefs partout au Canada. Aucune incidence géographique différente n'est prévue. Le règlement proposé permettrait aussi d'améliorer les services d'immatriculation fournis par TC à l'industrie de l'aviation civile. Environ 20 % des intervenants qui bénéficient directement de ces services sont des entités commerciales ou gouvernementales. Aucune donnée n'était disponible pour étayer une évaluation des effets sexospécifiques ou démographiques des variations des frais sur ces établissements. En ce qui concerne les autres propriétaires d'aéronefs privés pour lesquels les effets de l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) pourraient être déduits, 90 % d'entre eux sont des hommes. Ils constituent les principaux « bénéficiaires » des modifications apportées aux frais de service. Les répercussions négatives sur les coûts seraient principalement assumées par des hommes en âge de travailler et à revenu élevé, c'est-à-dire le groupe démographique le plus susceptible de posséder une licence de pilote privé et qui est aussi en mesure de payer les frais élevés liés à la possession et à l'utilisation des aéronefs. Aucune incidence générationnelle n'est prévue.

Justification

Cette proposition réglementaire fait partie des produits livrables prévus dans le cadre de l'Initiative d'examen de la réglementation de la sécurité aérienne. Cette initiative est la réponse de TC à l'engagement du gouvernement du Canada, pris dans le cadre du budget de 2018, de mener un examen réglementaire au sein de plusieurs ministères et organismes en faveur de l'innovation et de l'investissement des entreprises.

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

Mise en œuvre

Le règlement proposé entrerait en vigueur le jour de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Les modifications proposées portent sur des questions simples

and non-controversial issues with the identification and registration of aircraft and fees associated with such services in Canada. The majority of the proposed amendments would clarify existing regulatory requirements and, therefore, would not require a change in existing implementation and enforcement procedures but rather would enhance compliance by increasing industry’s understanding of what is required for the proper identification of an aircraft in operation and its registration details in the CCAR. Stakeholders would be notified of the proposed amendments and of their coming into force by notification through the Canadian Aviation Regulatory Advisory Council’s email distribution list once the proposed Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II.

Compliance and enforcement

TC would continue to enforce compliance with the proposed Regulations through the assessment of AMPs for contravention of designated provisions under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, or through suspension or cancellation of the CoR or other CAD pursuant to sections 6.9, 7 or 7.1, or as applicable, proceeding by way of summary conviction, pursuant to section 7.3 of the *Aeronautics Act*.

Service standards

As shown in Table XIV, as part of the proposed amendments to aircraft registration fees, TC is proposing to

- update and clarify the service standards for existing registration activities, and
- create service standards for activities for which new fees would be introduced.

et non controversées sur l’identification et l’immatriculation des aéronefs et les frais associés à ces services au Canada. La majorité des modifications proposées désamalgameraient les exigences réglementaires existantes et, par conséquent, n’exigeraient aucune modification des procédures de mise en œuvre et d’application du règlement existantes. Elles rehausseraient plutôt la conformité aux exigences, car l’industrie comprendrait mieux les éléments nécessaires pour identifier correctement un aéronef en service et les détails de son immatriculation dans le RIACC. Les intervenants seraient avisés des modifications proposées et de leur entrée en vigueur par l’entremise de la liste de distribution électronique du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne une fois que le règlement proposé aura été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Conformité et application

TC continuerait de veiller au respect du règlement proposé par l’évaluation des SAP en réponse à tout manquement aux dispositions désignées prévues aux articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l’aéronautique*, par la suspension ou l’annulation du certificat d’immatriculation ou par toute autre mesure conformément aux articles 6.9, 7 ou 7.1, ou, le cas échéant, par voie de procédure sommaire, en vertu de l’article 7.3 de la *Loi sur l’aéronautique*.

Normes de service

Comme le montre le tableau XIV, dans le cadre des modifications proposées aux frais d’immatriculation des aéronefs, TC propose de :

- mettre à jour et de préciser les normes de service pour les activités d’immatriculation existantes;
- créer des normes de service pour les activités pour lesquelles de nouveaux frais seraient imposés.

Table XIV: List of current and proposed service standards for registration activities with fees

Item #	Activities	Current service standard	Proposed service standard
1	Reservation of a registration mark	10 working days. Actual processing times can vary depending on the complexity and the completeness of the request.	Issue the mark reservation letter within 10 business days of receiving a complete application.
2	Reservation of a particular registration mark	10 working days. Actual processing times can vary depending on the complexity and the completeness of the request.	Issue the mark reservation letter within 10 business days of receiving a complete application.
3(a)	Issuance of a certificate of registration, in respect of a provisional registration	60 working days. Actual processing times can vary depending on the complexity and completeness of the request.	Issue the provisional certificate of registration within 10 business days of receiving a complete application.
3(b)	Issuance of a certificate of registration, in respect of an initial continuing registration	For a domestic aircraft: 60 working days. For an imported aircraft: 10 working days. Actual processing times can vary depending on the complexity and completeness of the request.	Issue the continuing certificate of registration within 10 business days of receiving a complete application.

Item #	Activities	Current service standard	Proposed service standard
3(c)	Issuance of a certificate of registration, in respect of a continuing registration for a transfer of custody and control	For a domestic aircraft: 60 working days. Actual processing times can vary depending on the complexity and completeness of the request.	Issue the continuing certificate of registration within 60 business days of receiving a complete application.
4	Renewal of a registration mark reservation before expiry	10 working days. Actual processing times can vary depending on the complexity and the completeness of the request.	Issue the mark reservation letter within 5 business days of receiving a complete application.
5	Authorization to use an alternate registration mark size, display a registration mark in an alternate location or use any other variance from the specifications for registration marks	None published.	Issue the mark reservation letter within 20 business days of receiving a complete application.
6	Authorization to operate an aircraft in Canada that does not display a registration mark	None published.	Issue the authorization letter within 20 business days of receiving a complete application.
7	Change of a registration mark after the issuance of a continuing registration	None published.	Issue the continuing certificate of registration within 30 business days of receiving a complete application.
8	Provision of a blank interim certificate of registration	None published.	Provide the blank interim certificate of registration within 7 business days of receiving a complete application.

Tableau XIV : Liste des normes de service actuelles et proposées pour les activités d'immatriculation avec des frais

Numéro	Activités	Norme de service actuelle	Norme de service proposée
1	Réservation d'une marque d'immatriculation	10 jours ouvrables. Les durées de traitement réelles peuvent varier en fonction de la complexité et du degré d'exhaustivité de la demande.	Délivrer la lettre de réservation de marque dans les 10 jours ouvrables qui suivent la réception d'une demande dûment remplie.
2	Réservation d'une marque d'immatriculation particulière	10 jours ouvrables. Les durées de traitement réelles peuvent varier en fonction de la complexité et du degré d'exhaustivité de la demande.	Délivrer la lettre de réservation de marque dans les 10 jours ouvrables qui suivent la réception d'une demande dûment remplie.
3 a)	Délivrance d'un certificat d'immatriculation en ce qui concerne une immatriculation provisoire	60 jours ouvrables. Les durées de traitement réelles peuvent varier en fonction de la complexité et du degré d'exhaustivité de la demande.	Délivrer le certificat d'immatriculation provisoire dans les 10 jours ouvrables qui suivent la réception d'une demande dûment remplie.
3 b)	Délivrance d'un certificat d'immatriculation en ce qui concerne une immatriculation initiale permanente	Pour les aéronefs intérieurs : 60 jours ouvrables. Pour les aéronefs importés : 10 jours ouvrables. Les durées de traitement réelles peuvent varier en fonction de la complexité et du degré d'exhaustivité de la demande.	Délivrer le certificat d'immatriculation permanente dans les 10 jours ouvrables qui suivent la réception d'une demande dûment remplie.
3 c)	Délivrance d'un certificat d'immatriculation en ce qui concerne une immatriculation permanente pour un transfert de la garde et de la responsabilité	Pour les aéronefs intérieurs : 60 jours ouvrables. Les durées de traitement réelles peuvent varier en fonction de la complexité et du degré d'exhaustivité de la demande.	Délivrer le certificat d'immatriculation permanente dans les 60 jours ouvrables qui suivent la réception d'une demande dûment remplie.
4	Renouvellement de la réservation d'une marque d'immatriculation avant son expiration	10 jours ouvrables. Les durées de traitement réelles peuvent varier en fonction de la complexité et du degré d'exhaustivité de la demande.	Délivrer la lettre de réservation de marque dans les 5 jours ouvrables qui suivent la réception d'une demande dûment remplie.

Numéro	Activités	Norme de service actuelle	Norme de service proposée
5	Autorisation de variantes quant aux dimensions ou à l'emplacement d'une marque d'immatriculation ou de variantes dans les modalités de marquage	Aucune	Délivrer la lettre de réservation de marque dans les 20 jours ouvrables qui suivent la réception d'une demande dûment remplie.
6	Autorisation d'utiliser un aéronef au Canada dont la marque d'immatriculation n'est pas visible	Aucune	Délivrer la lettre d'autorisation dans les 20 jours ouvrables qui suivent la réception d'une demande dûment remplie.
7	Modification d'une marque d'immatriculation après la délivrance d'un certificat d'immatriculation permanente	Aucune	Délivrer le certificat d'immatriculation permanente dans les 30 jours ouvrables qui suivent la réception d'une demande dûment remplie.
8	Fourniture d'un certificat d'immatriculation intérimaire vierge	Aucune	Délivrer le certificat d'immatriculation intérimaire dans les 7 jours ouvrables qui suivent la réception d'une demande dûment remplie.

Contact

Steve Palisek
Acting Director
Regulatory Affairs Branch
Civil Aviation Directorate
Safety and Security Group
Transport Canada
330 Sparks Street, Tower C
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-993-7284
Toll-free: 1-800-305-2059
Email: TC.CARConsultations-RACConsultations.TC@tc.gc.ca
Website: www.tc.gc.ca

Personne-ressource

Steve Palisek
Directeur par intérim
Direction des affaires réglementaires
Direction générale de l'aviation civile
Groupe de la sécurité et de la sûreté
Transports Canada
330, rue Sparks, tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-993-7284
Sans frais : 1-800-305-2059
Courriel : TC.CARConsultations-RACConsultations.TC@tc.gc.ca
Site Web : www.tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council proposes to make the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part II)* under section 4.9^a and paragraphs 7.6(1)(a)^b and (b)^c of the *Aeronautics Act*^d.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. They are strongly encouraged to use the online commenting feature that is available on the *Canada Gazette* website but if they use email, mail or any other means, the representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 4.9^a et des alinéas 7.6(1)a)^b et b)^c de la *Loi sur l'aéronautique*^d, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (partie II)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont fortement encouragés à le faire au moyen de l'outil en ligne disponible à cet effet sur le site Web de la *Gazette du Canada*. S'ils choisissent plutôt de présenter leurs observations par courriel, par la poste ou par tout autre moyen, ils sont priés d'y citer la Partie I de la

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

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

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

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

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

^b L.R. 2015, ch. 20, art. 12

^c L.R. 2004, ch. 15, art. 18

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

be sent to the Director, Regulatory Affairs (AARK), Civil Aviation, Safety and Security Group, Transport Canada, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (email: TC.CARConsultations-RACConsultations.TC@tc.gc.ca).

Ottawa, March 13, 2026

Janna Rinaldi
Acting Assistant Clerk of the Privy Council

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part II)

Amendments

1 (1) The definition *launch weight* in subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is repealed.

(2) The definition *hang glider* in subsection 101.01(1) of the Regulations is replaced by the following:

hang glider means a glider that is designed and constructed to carry not more than two persons and has a total weight of 45 kg (99.2 pounds) or less when it is ready for flight, including any equipment or instruments, but not including

- (a)** the weight of the persons;
- (b)** the weight of any float equipment to a maximum of 34 kg (74.96 pounds), or
- (c)** the weight of any ballistic parachute installation; (*aile libre*)

(3) Subsection 101.01(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

nationality mark means a symbol, letter or numeral, or a combination of these, used by a state to indicate the nationality of aircraft that are registered in that state; (*marque de nationalité*)

police authority means the Canadian Coast Guard, Royal Canadian Mounted Police, the Ontario Provincial Police, the Royal Newfoundland Constabulary, the Sûreté du Québec or any municipal or regional police force established under provincial legislation; (*corps policier*)

Gazette du Canada, ainsi que la date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout au directeur, Affaires réglementaires, Aviation civile, Groupe de la sécurité et de la sûreté, Transports Canada, Place de Ville, tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (courriel : TC.CARConsultations-RACConsultations.TC@tc.gc.ca).

Ottawa, le 13 mars 2026

La greffière adjointe intérimaire du Conseil privé
Janna Rinaldi

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (partie II)

Modifications

1 (1) La définition de *poids au départ*, au paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien*¹, est abrogée.

(2) La définition de *aile libre*, au paragraphe 101.01(1) du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

aile libre Planeur conçu et construit pour transporter au plus deux personnes et ayant un poids total de 45 kg (99,2 livres) ou moins quand il est prêt pour le vol, y compris le poids de l'équipement ou des instruments, à l'exclusion :

- a)** du poids des personnes;
- b)** du poids de tout ensemble flotteur ayant un poids maximal de 34 kg (74,96 livres);
- c)** du poids de tout dispositif de parachute balistique. (*hang glider*)

(3) Le paragraphe 101.01(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

corps policier La Garde côtière canadienne, la Gendarmerie royale du Canada, la Police provinciale de l'Ontario, le Royal Newfoundland Constabulary, la Sûreté du Québec ou tout corps municipal ou régional créé sous le régime d'une loi provinciale. (*police authority*)

marque de nationalité Symbole, lettre ou chiffre, ou toute combinaison de ceux-ci, utilisés par un État pour indiquer la nationalité des aéronefs immatriculés dans cet État. (*nationality mark*)

¹ SOR/96-433

¹ DORS/96-433

2 Paragraph 103.02(3)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) subject to section 103.03, mutilate, alter, destroy or render illegible a Canadian aviation document.

3 Section 103.03 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

Return or Destruction of Canadian Aviation Documents

103.03 When a Canadian aviation document is suspended or cancelled, the person to whom it was issued must destroy it, including any electronic copies in their possession, immediately after the effective date of the suspension or cancellation, or return it to the Minister on request.

4 Subpart 1 of Part II of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by replacing the amounts in column II corresponding to the reference “Subsection 201.01(2)” in column I with the following:

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 201.01(2)	3,000	15,000

5 The reference “Subsection 201.01(7)” in column I of Subpart 1 of Part II of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations and the corresponding amounts in column II are repealed.

6 Subpart 2 of Part II of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 202.01(4)”:

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 202.01(5)	3,000	15,000

7 The reference “Subsection 202.28(2)” in column I of Subpart 2 of Part II of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations and the corresponding amounts in column II are repealed.

8 The reference “Subsection 202.37(1)” in column I of Subpart 2 of Part II of Schedule II to Subpart 3

2 L’alinéa 103.02(3)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) sous réserve de l’article 103.03, de mutiler, de modifier, de détruire ou de rendre illisible un document d’aviation canadien.

3 L’article 103.03 du même règlement et l’inter-titre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Retour ou destruction de documents d’aviation canadiens

103.03 Lorsqu’un document d’aviation canadien est suspendu ou annulé, le titulaire le détruit, ainsi que toute copie électronique en sa possession, immédiatement après la date de la prise d’effet de la suspension ou de l’annulation, ou le retourne au ministre, à sa demande.

4 Dans la colonne II de la sous-partie 1 de la partie II de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement, les montants figurant en regard de la mention « Paragraphe 201.01(2) », dans la colonne I, sont remplacés par ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l’amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 201.01(2)	3 000	15 000

5 La mention « Paragraphe 201.01(7) » qui figure dans la colonne I de la sous-partie 1 de la partie II de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement et les montants figurant dans la colonne II en regard de cette mention sont abrogés.

6 La sous-partie 2 de la partie II de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 202.01(4) », de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l’amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 202.01(5)	3 000	15 000

7 La mention « Paragraphe 202.28(2) » qui figure dans la colonne I de la sous-partie 2 de la partie II de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement et les montants figurant dans la colonne II en regard de cette mention sont abrogés.

8 La mention « Paragraphe 202.37(1) » qui figure dans la colonne I de la sous-partie 2 de la partie II

of Part I of the Regulations and the corresponding amounts in column II are repealed.

9 Paragraph 104.06.1(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) items 1 to 8 of Schedule II to this Subpart;

10 Item 4 of Schedule I to Subpart 4 of Part 1 of the Regulations is repealed.

11 Schedules II and III to Subpart 4 of Part 1 of the Regulations are replaced by the Schedules II and III set out in the schedule to these Regulations.

12 The heading “Part II — Aircraft Identification and Registration and Operation of a Leased Aircraft by a Non-Registered Owner” before section 200.01 of the Regulations is replaced by the following:

Part II — Aircraft Identification and Registration and Authorized Operation of a Leased Aircraft by a Non-Registered Owner

13 (1) The definitions *nationality mark* and *special registration mark* in section 200.01 of the Regulations are repealed.

(2) The definitions *certificate of registration*, *registered* and *registration mark* in section 200.01 of the Regulations are replaced by the following:

certificate of registration means a certificate issued under this Part and includes a certificate of registration issued by a contracting state or a foreign state that has an agreement with Canada that allows an aircraft that is registered in that foreign state to be operated in Canada; (*certificat d’immatriculation*)

registered, in respect of an aircraft, means that the aircraft is registered under section 202.16 or 202.17 or deemed to be registered under subsection 202.07(2) and 202.36(1) or registered under the laws of a foreign state; (*immatriculé*)

registration mark means the combination of letters or letters and numerals that is assigned by the Minister for display on an aircraft; (*marque d’immatriculation*)

de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement et les montants figurant dans la colonne II en regard de cette mention sont abrogés.

9 L’alinéa 104.06.1(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) les articles 1 à 8 de l’annexe II de la présente sous-partie;

10 L’article 4 de l’annexe I de la sous-partie 4 de la partie I du même règlement est abrogé.

11 Les annexes II et III de la sous-partie 4 de la partie I du même règlement sont remplacées par les annexes II et III figurant à l’annexe du présent règlement.

12 L’intertitre « Partie II — Identification et immatriculation des aéronefs et utilisation d’aéronefs loués par des personnes qui ne sont pas propriétaires enregistrés » précédant l’article 200.01 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Partie II — Identification et immatriculation des aéronefs et utilisation autorisée d’aéronefs loués par des personnes qui ne sont pas propriétaires enregistrés

13 (1) Les définitions de *marque de nationalité* et *marque d’immatriculation spéciale*, à l’article 200.01 du même règlement, sont abrogées.

(2) Les définitions de *certificat d’immatriculation*, *immatriculé* et *marque d’immatriculation*, à l’article 200.01 du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

certificat d’immatriculation Certificat délivré en vertu de la présente partie, y compris le certificat d’immatriculation délivré par un État contractant ou un État étranger qui a conclu avec le Canada un accord permettant l’utilisation au Canada d’un aéronef immatriculé dans cet État. (*certificate of registration*)

immatriculé se dit de l’aéronef qui est immatriculé, selon le cas, en application des articles 202.16 et 202.17 ou des lois d’un État étranger, ou qui est réputé être immatriculé en vertu des paragraphes 202.07(2) ou 202.36(1). (*registered*)

(3) Section 200.01 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

Aircraft Marking and Registration Standards means *Standard 222 – Aircraft Marking and Registration Standards*, published under the authority of the Minister of Transport, as amended from time to time; (*Normes sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs*)

legal custody and control, in respect of a Canadian aircraft, means complete responsibility for the operation and maintenance of the aircraft; (*garde et responsabilité légales*)

particular registration mark means a specific registration mark reserved for an applicant; (*marque d'immatriculation particulière*)

14 Section 200.02 of the Regulations is replaced by the following:

200.02 (1) Subject to subsection (2), this Part applies in respect of all Canadian aircraft operated in and outside Canada and section 202.01 applies in respect of aircraft registered in a foreign state while operated in Canada.

(2) This Part does not apply in respect of

- (a) hang gliders;
- (b) parachutes;
- (c) unoccupied free balloons; or
- (d) remotely piloted aircraft.

15 (1) Paragraph 201.01(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:

- (a) in the case of an aircraft other than an ultra-light aeroplane or a balloon, to the structure of the aircraft in a place where it is visible to a person on the ground or to a person at the main entrance or rearmost entrance door or, in the case where an aircraft identification plate is being replaced, in the place where the original aircraft identification plate was attached;

(2) Subsection 201.01(5) of the Regulations is replaced by the following:

(5) If an aircraft does not have an aircraft identification plate or an aircraft has an aircraft identification plate but the plate does not have the information referred to in subsection (4), the owner of the aircraft must submit an

marque d'immatriculation Combinaison de lettres, ou de lettres et de chiffres qui est attribuée par le ministre à l'aéronef afin d'y être apposée. (*registration mark*)

(3) L'article 200.01 du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

garde et responsabilité légales S'agissant d'un aéronef canadien, entière responsabilité quant à son utilisation et sa maintenance. (*legal custody and control*)

marque d'immatriculation particulière Marque d'immatriculation spécifique réservée à la personne qui en fait la demande. (*particular registration mark*)

Normes sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs La Norme 222 – Normes sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs, publiée sous l'autorité du ministre, avec ses modifications successives. (*Aircraft Marking and Registration Standards*)

14 L'article 200.02 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

200.02 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente partie s'applique aux aéronefs canadiens utilisés au Canada et à l'extérieur du Canada; en outre, l'article 202.01 s'applique aux aéronefs immatriculés dans un État étranger lorsqu'ils sont utilisés au Canada.

(2) La présente partie ne s'applique pas :

- a) aux ailes libres;
- b) aux parachutes;
- c) aux ballons libres non habités;
- d) aux aéronefs télépilotés.

15 (1) L'alinéa 201.01(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- a) dans le cas d'un aéronef autre qu'un avion ultra-léger ou un ballon, sur la structure de l'aéronef, à un endroit où elle est visible par une personne située au sol ou par une personne située à l'entrée la plus proche de l'arrière ou à l'entrée principale de l'aéronef ou, dans le cas où la plaque d'identification d'aéronef est remplacée, à l'endroit où la plaque d'identification initiale était fixée;

(2) Le paragraphe 201.01(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(5) Dans le cas où un aéronef ne porte pas de plaque d'identification d'aéronef ou dans celui où l'aéronef en porte une mais celle-ci ne comprend pas les renseignements visés au paragraphe (4), le propriétaire de l'aéronef

application in writing to the Minister, including evidence that establishes the identity of the aircraft, for authorization to attach an aircraft identification plate to the aircraft or to alter the information on an aircraft identification plate.

(3) Subsection 201.01(7) of the Regulations is repealed.

16 The heading before section 201.03 of the Regulations is replaced by the following:

Removal and Attachment of and Alteration of Information on Aircraft Identification Plates

17 (1) The portion of subsection 201.03(1) of the Regulations before paragraph (c) is replaced by the following:

201.03 (1) Subject to subsections (5) and (7), without an authorization referred to in subsection (3), it is prohibited to do any of the following:

- (a)** remove an aircraft identification plate;
- (b)** attach to an aircraft an aircraft identification plate other than an aircraft identification plate that was authorized by the Minister to be attached to the aircraft;

(2) Section 201.03 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (6):

(7) A manufacturer may, without authorization from the Minister referred to in subsection (3), attach an aircraft identification plate to an aircraft in accordance with subsection 201.01(2).

18 Subsection 201.05(1) of the Regulations is replaced by the following:

201.05 (1) It is prohibited to install an engine, propeller, life-limited component, appliance, part, balloon basket or burner assembly for a balloon unless it is identified in accordance with sections 201.06 to 201.11.

19 The portion of section 201.08 of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

201.08 Les renseignements d'identification qui doivent être gravés ou estampés sur le moteur, le module de

présente au ministre une demande écrite qui comporte des preuves établissant l'identité de l'aéronef en vue d'obtenir l'autorisation de fixer une telle plaque ou de modifier les renseignements qui y sont apposés.

(3) Le paragraphe 201.01(7) du même règlement est abrogé.

16 L'intertitre précédant l'article 201.03 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Enlèvement et fixation d'une plaque d'identification d'aéronef et modification des renseignements gravés ou estampés sur une telle plaque

17 (1) Le passage du paragraphe 201.03(1) du même règlement précédant l'alinéa c) est remplacé par ce qui suit :

201.03 (1) Sous réserve des paragraphes (5) et (7), il est interdit, à moins d'avoir obtenu l'autorisation visée au paragraphe (3) :

- a)** d'enlever une plaque d'identification d'aéronef;
- b)** de fixer à un aéronef une plaque d'identification d'aéronef autre que celle dont le ministre a autorisé la fixation;

(2) L'article 201.03 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (6), de ce qui suit :

(7) Un constructeur peut, sans avoir obtenu l'autorisation du ministre visée au paragraphe (3), fixer une plaque d'identification d'aéronef à un aéronef conformément au paragraphe 201.01(2).

18 Le paragraphe 201.05(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

201.05 (1) Il est interdit d'installer un moteur, une hélice, un composant à vie limitée, un appareillage, une pièce, une nacelle ou un brûleur de ballon à moins que ceux-ci ne soient identifiés conformément aux articles 201.06 à 201.11.

19 Le passage de l'article 201.08 de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

201.08 Les renseignements d'identification qui doivent être gravés ou estampés sur le moteur, le module de

moteur, l'hélice à pas fixe, la pale d'hélice et le moyeu d'hélice d'aéronef sont les suivants :

20 The portion of subsection 201.10(1) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

201.10 (1) Sous réserve des paragraphes (4) et (5), le constructeur d'un appareillage ou d'une pièce — y compris une pièce approuvée par la délivrance d'une approbation de la conception de pièce — conformément au paragraphe 201.05(2), y grave ou y estampe les renseignements d'identification suivants :

21 The Regulations are amended by adding the following after section 201.12:

Identity — Aircraft

201.13 (1) For the purposes of this Subpart, the fuselage, the hull or a similar structure of an aircraft, other than a balloon, constitutes evidence that establishes the identity of the aircraft.

(2) For the purposes of this Subpart, when the fuselage, the hull or a similar structure of an aircraft, other than a balloon, is scrapped, the aircraft is deemed to be destroyed.

Identity — Balloons

201.14 (1) For the purposes of this Subpart, the envelope of a balloon constitutes evidence that establishes its identity.

(2) For the purposes of this Subpart, when the envelope of a balloon is scrapped, the balloon is deemed to be destroyed.

22 (1) The portion of subsection 202.01(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

202.01 (1) Subject to subsection (2), it is prohibited to operate an aircraft in Canada unless its assigned marks are visible and are displayed

(2) Subsection 202.01(1) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (a) and by adding the following after paragraph (b):

(c) in the case of an aircraft for which an alternative size or location for the display of its marks has been authorized by the Minister under section 202.05, in accordance with that authorization;

(d) in the case of an aircraft for which an alternative size or one or more alternative locations for the display

moteur, l'hélice à pas fixe, la pale d'hélice et le moyeu d'hélice d'aéronef sont les suivants :

20 Le passage du paragraphe 201.10(1) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

201.10 (1) Sous réserve des paragraphes (4) et (5), le constructeur d'un appareillage ou d'une pièce — y compris une pièce approuvée par la délivrance d'une approbation de la conception de pièce — conformément au paragraphe 201.05(2), y grave ou y estampe les renseignements d'identification suivants :

21 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 201.12, de ce qui suit :

Identité — aéronefs

201.13 (1) Pour l'application de la présente sous-partie, le fuselage, la coque ou la structure en tenant lieu d'un aéronef, autre qu'un ballon, détermine l'identité de l'aéronef.

(2) Pour l'application de la présente sous-partie, l'aéronef, autre qu'un ballon, est réputé détruit lorsque le fuselage, la coque ou la structure en tenant lieu est mis au rebut.

Identité — ballons

201.14 (1) Pour l'application de la présente sous-partie, l'enveloppe du ballon en détermine l'identité.

(2) Pour l'application de la présente sous-partie, le ballon est réputé détruit lorsque son enveloppe est mise au rebut.

22 (1) Le passage du paragraphe 202.01(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

202.01 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit d'utiliser un aéronef au Canada à moins qu'il ne porte des marques visibles, apposées conformément :

(2) Le paragraphe 202.01(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa b), de ce qui suit :

c) dans le cas d'un aéronef pour lequel le ministre a autorisé une variante quant aux dimensions ou à l'emplacement de ses marques en vertu de l'article 202.05, à cette autorisation;

d) dans le cas d'un aéronef pour lequel le ministre a autorisé une variante quant aux dimensions de ses marques ou une ou plusieurs variantes quant à leur

of marks has been authorized by the Minister under section 202.06, in accordance with that authorization; and

(e) in the case of an aircraft operated by a manufacturer under an authorization issued by the Minister under subsection 202.14(1), in accordance with the requirements set out in subsection 202.07(1).

(3) Subsection 202.01(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) On receipt of an application in writing, the Minister must issue a written authorization permitting the operation in Canada of an aircraft that does not display its marks in accordance with the *Aircraft Marking and Registration Standards* if the aircraft is to be operated for the purpose of an exhibition, air show, motion picture production or television production or if the aircraft is to be operated by a police authority.

(4) Section 202.01 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (4):

(5) It is prohibited to operate an aircraft while displaying markings on the aircraft other than those under which the aircraft is registered.

23 Section 202.02 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

Application for Reservation of a Registration Mark

202.02 (1) The Minister must, on receipt of an application for the reservation of a registration mark, made in accordance with the *Aircraft Marking and Registration Standards*, reserve a registration mark for the applicant.

(2) The reservation of a registration mark expires on the first anniversary of the day on which the mark was reserved.

24 Subsection 202.03(1) of the Regulations is replaced by the following:

202.03 (1) Subject to subsections (1.1) and (2), the mark in respect of a Canadian aircraft includes the nationality mark “C” and the registration mark, which is a combination of

(a) in respect of an ultra-light aeroplane, the letter “I” followed by the combination of three letters assigned by the Minister; and

(b) in respect of any other aircraft, any letter other than “I” followed by the combination of three letters assigned by the Minister.

emplacement en vertu de l'article 202.06, à cette autorisation;

e) dans le cas d'un aéronef utilisé par le constructeur dans le cadre d'une autorisation émise par le ministre en vertu du paragraphe 202.14(1), aux exigences prévues au paragraphe 202.07(1).

(3) Le paragraphe 202.01(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Sur réception d'une demande présentée par écrit, le ministre délivre une autorisation écrite pour permettre l'utilisation au Canada d'un aéronef dont les marques ne sont pas apposées conformément aux *Normes sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs*, si l'aéronef est utilisé pour une exposition, un spectacle aérien, une production cinématographique ou télévisée ou par un corps policier.

(4) L'article 202.01 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (4), de ce qui suit :

(5) Il est interdit d'utiliser un aéronef si les marques qui y sont apposées sont autres que celles sous lesquelles l'aéronef est immatriculé.

23 L'article 202.02 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Demande de réservation d'une marque d'immatriculation

202.02 (1) Le ministre réserve une marque d'immatriculation au demandeur sur réception d'une demande à cet effet présentée conformément aux *Normes sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs*.

(2) La réservation de la marque d'immatriculation expire un an à compter du jour où elle est faite.

24 Le paragraphe 202.03(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

202.03 (1) Sous réserve des paragraphes (1.1) et (2), la marque d'un aéronef canadien comprend la marque de nationalité, constituée de la lettre « C », et la marque d'immatriculation qui est une des combinaisons suivantes :

a) dans le cas d'un avion ultra-léger, la lettre « I » suivie de la combinaison de trois lettres attribuée par le ministre;

b) pour tout autre aéronef, une lettre autre que la lettre « I » suivie de la combinaison de trois lettres attribuée par le ministre.

(1.1) The Minister must not assign, as a registration mark for an aircraft, any combination of letters that may be confused with the combinations of letters that are referred to in paragraph 3.6 of Annex 7 to the Convention.

(1.2) A registration mark that was assigned before the coming into force of subsection (1.1), other than a registration mark indicated at paragraph (1)(b), may continue to be displayed on the aircraft.

25 (1) The portion of subsection 202.04(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

202.04 (1) If a continuing certificate of registration has been issued in respect of an aircraft, it is prohibited to remove the marks that are displayed on the aircraft unless

(2) Subsection 202.04(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) If a continuing certificate of registration has been issued in respect of an aircraft, the owner may write to the Minister for permission to change the marks.

26 (1) Subsection 202.05(1) of the Regulations is replaced by the following:

202.05 (1) If an aircraft is a former military aircraft or a replica of a military aircraft, the Minister must, on receipt of an application made in accordance with the *Aircraft Marking and Registration Standards*, authorize an alternative size or location for the display of its marks.

(2) Subsection 202.05(2) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(2) If, under subsection (1), the Minister authorizes an alternative size or location for the display of the marks of an aircraft, the marks must be displayed accordingly.

27 Section 202.07 of the Regulations is replaced by the following:

202.07 (1) If a manufacturer operates an aircraft in accordance with an authorization referred to in subsection 202.14(1), the manufacturer must

(a) affix the marks that are assigned to the manufacturer to each side of the aircraft fuselage or cabin by a means that ensures that the marks will remain visible and displayed while the aircraft is in operation;

(b) prior to the operation of the aircraft, inform the Minister of

(i) the marks that are affixed to the aircraft,

(1.1) Le ministre n'attribue aucune marque d'immatriculation qui est une combinaison de lettres qui risque d'être confondue avec les combinaisons indiquées au paragraphe 3.6 de l'annexe 7 de la Convention.

(1.2) La marque d'immatriculation qui a été attribuée avant l'entrée en vigueur du paragraphe (1.1), autre que celle qui est visée à l'alinéa (1)b), peut continuer à être apposée sur l'aéronef.

25 (1) Le passage du paragraphe 202.04(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

202.04 (1) Il est interdit d'enlever les marques d'un aéronef si un certificat d'immatriculation permanente a été délivré à l'égard de l'aéronef, sauf dans les cas suivants :

(2) Le paragraphe 202.04(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Lorsqu'un certificat d'immatriculation permanente a été délivré à l'égard d'un aéronef, le propriétaire de l'aéronef peut demander au ministre, par écrit, la permission de modifier les marques.

26 (1) Le paragraphe 202.05(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

202.05 (1) Dans le cas d'un ancien aéronef militaire ou d'une réplique d'un aéronef militaire, le ministre autorise une variante quant aux dimensions ou à l'emplacement des marques, sur réception d'une demande conforme aux *Normes sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs*.

(2) Le paragraphe 202.05(2) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) If, under subsection (1), the Minister authorizes an alternative size or location for the display of the marks of an aircraft, the marks must be displayed accordingly.

27 L'article 202.07 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

202.07 (1) Le constructeur qui utilise un aéronef conformément à l'autorisation visée au paragraphe 202.14(1) :

a) appose les marques qui lui sont attribuées de chaque côté du fuselage ou de la cabine de l'aéronef au moyen d'un procédé qui empêche qu'elles ne se détachent ou ne s'effacent pendant l'utilisation de l'aéronef;

b) avant d'utiliser l'aéronef, avise le ministre :

(i) des marques qui y sont apposées,

(ii) de la désignation de modèle du constructeur,

- (ii) the manufacturer's model designation, and
- (iii) the serial number of the aircraft; and
- (c) after the final operation of the aircraft,
 - (i) remove its marks, and
 - (ii) notify the Minister of their removal.

(2) When a manufacturer complies with the requirements set out in paragraphs (1)(a) and (b), the aircraft is deemed to be registered with that manufacturer's registration and the Minister must issue a manufacturer certificate of registration.

(3) For the purposes of subsection (1), the Minister may reserve a block of marks for a manufacturer.

28 Section 202.13 of the Regulations is replaced by the following:

202.13 Except as otherwise authorized under subsection 202.43(1), it is prohibited to operate an aircraft in Canada unless it is registered in Canada, in a contracting state or in a foreign state that has an agreement with Canada that allows an aircraft that is registered in that foreign state to be operated in Canada.

29 Subsections 202.14(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:

202.14 (1) On receipt of an application in writing by a manufacturer, the Minister must issue a written authorization permitting the operation of an aircraft in accordance with section 202.07 if

- (a) the aircraft is operated by the manufacturer;
- (b) the manufacturer holds a manufacturer certificate; and
- (c) the manufacturer is qualified to be the registered owner of a Canadian aircraft under section 202.15.

(2) The Minister may specify conditions governing the operation of the aircraft in the authorization.

30 Paragraph 202.15(3)(d) of the Regulations is replaced by the following:

- (d) while the aircraft is registered in Canada, the air time accumulated in Canada by the aircraft is not less than 60 per cent of the air time accumulated by the aircraft at the end of each six-month period.

- (iii) du numéro de série de l'aéronef;

c) après la dernière utilisation de l'aéronef :

- (i) enlève les marques,
- (ii) avise le ministre de leur enlèvement.

(2) Lorsque les exigences prévues aux alinéas (1)a) et b) sont respectées à l'égard d'un aéronef, l'aéronef est réputé être immatriculé avec l'immatriculation du constructeur, et le ministre délivre un certificat d'immatriculation du constructeur.

(3) Le ministre peut réserver une série de marques à un constructeur pour l'application du paragraphe (1).

28 L'article 202.13 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

202.13 Sauf dans les cas où une autorisation est délivrée en application du paragraphe 202.43(1), il est interdit d'utiliser un aéronef au Canada à moins qu'il ne soit immatriculé au Canada, dans un État contractant ou dans un État étranger qui a conclu avec le Canada un accord permettant l'utilisation au Canada d'un aéronef immatriculé dans cet État.

29 Les paragraphes 202.14(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

202.14 (1) Sur réception d'une demande présentée par écrit par un constructeur, le ministre délivre une autorisation écrite permettant l'utilisation d'un aéronef selon les exigences de l'article 202.07 si, à la fois :

- a) l'aéronef est utilisé par le constructeur;
- b) le constructeur est titulaire d'un certificat de constructeur;
- c) le constructeur a qualité pour être le propriétaire enregistré d'un aéronef canadien aux termes de l'article 202.15.

(2) Le ministre peut spécifier dans l'autorisation les conditions d'utilisation de l'aéronef.

30 L'alinéa 202.15(3)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- d) durant la période d'immatriculation de l'aéronef au Canada, le temps dans les airs accumulé au Canada par l'aéronef correspond à au moins 60 pour cent du temps dans les airs que l'aéronef a accumulé à la fin de chaque période de six mois.

31 Section 202.16 of the Regulations is replaced by the following:

202.16 The Minister, on receipt of an application referred to in section 222.16 of the *Aircraft Marking and Registration Standards*, must register an aircraft and issue to the registered owner a continuing certificate of registration if

- (a) the applicant is qualified to be the registered owner of a Canadian aircraft under section 202.15;
- (b) the application meets the requirements set out in section 222.16 of those standards; and
- (c) except in the case of an ultra-light aeroplane, the aircraft is eligible for a flight authority under Part V.

32 Sections 202.17 to 202.19 of the Regulations and the reference “[202.20 to 202.24 reserved]” after section 202.19 are replaced by the following:

202.17 (1) The Minister must register an aircraft as a state aircraft if it is a civil aircraft that is owned by and exclusively used in the service of a government in Canada.

(2) The Minister must register an aircraft as a commercial aircraft if

- (a) it is to be operated under Subpart 2, 3, 4 or 5 of Part VII; or
- (b) it is an aeroplane or helicopter that is to be operated under a flight training unit operator certificate issued under Subpart 6 of Part IV.

(3) The Minister must register an aircraft as a private aircraft if it is not registered as a state or commercial aircraft.

[202.18 to 202.24 reserved]

33 Section 202.25 of the Regulations and the heading “Issuance of a Certificate of Registration” before it are repealed.

34 Section 202.26 of the Regulations is replaced by the following:

202.26 It is prohibited to operate an aircraft in Canada, other than an aircraft referred to in subsection 202.43(1), or a Canadian aircraft outside Canada unless a valid certificate of registration issued in respect of the aircraft is carried on board the aircraft.

35 Section 202.28 of the Regulations and the heading before it are repealed.

31 L'article 202.16 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

202.16 Le ministre, sur réception d'une demande visée à l'article 222.16 des *Normes sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs*, immatricule un aéronef et délivre un certificat d'immatriculation permanente à son propriétaire enregistré si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le demandeur a qualité pour être le propriétaire enregistré d'un aéronef canadien en application de l'article 202.15;
- b) la demande satisfait aux exigences de l'article 222.16 de ces normes;
- c) sauf dans le cas d'un avion ultra-léger, l'aéronef est admissible à une autorité de vol conformément à la partie V.

32 Les articles 202.17 à 202.19 du même règlement et la mention « [202.20 à 202.24 réservés] » suivant l'article 202.19 sont remplacés par ce qui suit :

202.17 (1) Le ministre immatricule un aéronef à titre d'aéronef d'État s'il s'agit d'un aéronef civil qui est la propriété d'un ordre de gouvernement au Canada et qui est utilisé exclusivement au service de celui-ci.

(2) Le ministre immatricule un aéronef à titre d'aéronef commercial dans les cas suivants :

- a) l'aéronef sera utilisé en application des sous-parties 2, 3, 4 ou 5 de la partie VII;
- b) il s'agit d'un avion ou d'un hélicoptère qui sera utilisé aux termes d'un certificat d'exploitation d'unité de formation du pilotage délivré en application de la sous-partie 6 de la partie IV.

(3) Le ministre immatricule un aéronef en tant qu'aéronef privé s'il n'est pas immatriculé en tant qu'aéronef d'État ou aéronef commercial.

[202.18 à 202.24 réservés]

33 L'article 202.25 du même règlement et l'inter-titre « Délivrance d'un certificat d'immatriculation » le précédant sont abrogés.

34 L'article 202.26 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

202.26 Il est interdit d'utiliser un aéronef au Canada, autre qu'un aéronef visé au paragraphe 202.43(1), ou un aéronef canadien à l'extérieur du Canada à moins que le certificat d'immatriculation de l'aéronef valide ne soit transporté à bord de l'aéronef.

35 L'article 202.28 du même règlement et l'inter-titre le précédant sont abrogés.

36 Section 202.35 of the Regulations is replaced by the following:

202.35 (1) Subject to Subpart 3, if a registered owner of a Canadian aircraft transfers any part of the legal custody and control of the aircraft, the registration of the aircraft and any corresponding certificate of registration are cancelled.

(2) If a registered owner of a Canadian aircraft transfers any part of the legal custody and control of the aircraft, the registered owner or owners must, within seven days after the day on which the transfer is completed, notify the Minister of the transfer in writing.

37 Section 202.36 of the Regulations is replaced by the following:

202.36 (1) Subject to subsection (2), an aircraft is deemed to be registered in the name of a new owner with an interim registration as of the day on which the new owner meets the requirements of section 202.16 of these Regulations, as well as the applicable requirements set out in section 222.36 of the *Aircraft Marking and Registration Standards*, and the Minister must issue an interim certificate of registration to that owner.

(2) If any part of the legal custody and control of an aircraft deemed to be registered under subsection (1) is subsequently transferred, the aircraft cannot be deemed to be registered with an interim registration in the name of the new owner until it has been registered with a continuing certificate of registration.

(3) If there is a change in the registered owner's name or address or to any other information contained in the continuing certificate of registration, the aircraft is deemed to be registered with an interim registration on the day on which the applicable requirements set out in section 222.36 of the *Aircraft Marking and Registration Standards* are met.

(4) The interim registration of an aircraft expires on the earliest of

- (a)** 90 days after the day on which the aircraft is deemed to be registered with an interim registration,
- (b)** the day on which there is a further transfer of any part of the legal custody and control of the aircraft, and
- (c)** the day on which a continuing certificate of registration is received in respect of the aircraft.

38 Section 202.37 of the Regulations is replaced by the following:

202.37 (1) The Minister, on receipt of an application that meets the requirements set out in section 222.37 of

36 L'article 202.35 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

202.35 (1) Sous réserve de la sous-partie 3, l'immatriculation d'un aéronef canadien et tout certificat correspondant à cette immatriculation sont annulés dès que le propriétaire enregistré transfère toute partie de la garde et de la responsabilité légales de l'aéronef.

(2) Lorsqu'un propriétaire enregistré d'un aéronef canadien transfère toute partie de la garde et de la responsabilité légales d'un aéronef, le ou les propriétaires enregistrés en avisent par écrit le ministre dans les sept jours suivant la date du transfert.

37 L'article 202.36 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

202.36 (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'aéronef est réputé être immatriculé à titre intérimaire au nom d'un nouveau propriétaire à compter de la date à laquelle le nouveau propriétaire satisfait aux exigences prévues à l'article 202.16, ainsi que les exigences applicables prévues à l'article 222.36 des *Normes sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs*, et le ministre délivre un certificat d'immatriculation intérimaire au nouveau propriétaire.

(2) Dans le cas d'un transfert subséquent de toute partie de la garde et de la responsabilité légales de l'aéronef réputé être immatriculé en vertu du paragraphe (1), l'aéronef ne peut être réputé immatriculé à titre intérimaire au nom du nouveau propriétaire que lorsque l'aéronef est immatriculé avec un certificat d'immatriculation permanente.

(3) Lors d'un changement de nom ou d'adresse du propriétaire enregistré, ou d'un changement apporté à tout renseignement contenu dans le certificat d'immatriculation permanente, l'aéronef est réputé être immatriculé à titre intérimaire à compter de la date à laquelle les exigences applicables prévues à l'article 222.36 des *Normes sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs* sont respectées.

(4) L'immatriculation intérimaire d'un aéronef expire le premier en date des jours suivants :

- a)** quatre-vingt-dix jours après la date à laquelle l'aéronef est réputé être immatriculé à titre intérimaire;
- b)** la date d'un transfert subséquent de toute partie de la garde et de la responsabilité légales de l'aéronef;
- c)** la date de réception du certificat d'immatriculation permanente de l'aéronef.

38 L'article 202.37 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

202.37 (1) Le ministre, sur réception d'une demande présentée conformément aux exigences énoncées à

the *Aircraft Marking and Registration Standards*, must register an aircraft with a provisional registration and must issue a provisional certificate of registration to the registered owner if the owner of the aircraft

(a) is qualified to be the registered owner of a Canadian aircraft under section 202.15 of these Regulations; and

(b) meets the requirements set out in those standards.

(2) The Minister may specify in a provisional certificate of registration the destination to which and the date or dates on which the aircraft may be operated.

(3) A provisional certificate of registration expires on the earlier of

(a) when the aircraft arrives at the destination that is specified in the provisional certificate of registration, and

(b) the expiry date that is specified in the provisional certificate of registration.

39 (1) The portion of section 202.38 of the Regulations before subparagraph (b)(ii) is replaced by the following:

202.38 If the legal custody and control of a Canadian aircraft is transferred to a person who is not qualified under section 202.15 to be the registered owner of a Canadian aircraft and the aircraft is not in Canada at the time of the transfer or it is understood by the person transferring legal custody and control that the aircraft is to be exported, the person transferring legal custody and control must

(a) at the time of the transfer, remove the Canadian marks from the aircraft and, if applicable, the aircraft address from the Mode S transponder and from the other avionics equipment; and

(b) ensure that the Minister is notified in writing, within seven days after the day on which the transfer is completed, of the date of

(i) the transfer,

(2) Paragraphs 202.38(c) and (d) of the Regulations are repealed.

40 (1) The portion of subsection 202.42(1) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

202.42 (1) Sous réserve de l'article 203.03, il est interdit d'utiliser au Canada un aéronef immatriculé dans un État étranger qui s'est trouvé au Canada pendant un nombre total de quatre-vingt-dix jours ou plus dans les douze mois

l'article 222.37 des *Normes sur le marquage et l'immatriculation des aéronefs*, immatricule un aéronef d'une immatriculation provisoire et délivre au propriétaire enregistré un certificat d'immatriculation provisoire si ce dernier, à la fois :

a) a qualité pour être propriétaire enregistré d'un aéronef canadien en application de l'article 202.15;

b) satisfait aux exigences énoncées dans ces normes.

(2) Le ministre peut spécifier dans le certificat d'immatriculation provisoire la ou les dates d'utilisation de l'aéronef et sa destination.

(3) Un certificat d'immatriculation provisoire expire à la première des éventualités suivantes, selon le cas :

a) lorsque l'aéronef arrive à la destination indiquée dans le certificat d'immatriculation provisoire;

b) à la date d'expiration indiquée sur le certificat d'immatriculation provisoire.

39 (1) Le passage de l'article 202.38 du même règlement précédant le sous-alinéa b)(ii) est remplacé par ce qui suit :

202.38 Lorsque la garde et la responsabilité légales d'un aéronef canadien sont transférées à une personne qui n'a pas qualité aux termes de l'article 202.15 pour être le propriétaire enregistré d'un aéronef canadien et que l'aéronef ne se trouve pas au Canada au moment de son transfert ou que la personne qui transfère la garde et la responsabilité légales comprend que l'aéronef doit être exporté, la personne qui transfère la garde et la responsabilité légales :

a) au moment du transfert, enlève les marques canadiennes apposées sur l'aéronef et, le cas échéant, l'adresse de l'aéronef qui se trouve sur le transpondeur mode S et sur les autres équipements avioniques;

b) dans les sept jours suivant la date du transfert, avise par écrit le ministre de la date :

(i) du transfert,

(2) Les alinéas 202.38c) et d) du même règlement sont abrogés.

40 (1) Le passage du paragraphe 202.42(1) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

202.42 (1) Sous réserve de l'article 203.03, il est interdit d'utiliser au Canada un aéronef immatriculé dans un État étranger qui s'est trouvé au Canada pendant un nombre total de quatre-vingt-dix jours ou plus dans les douze mois

précédant son utilisation, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

(2) Subparagraph 202.42(1)(c)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(ii) in any operation other than an operation that would require a private operator registration document if the aircraft were registered in Canada.

(3) The portion of subsection 202.42(2) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) Dans le calcul de la période de quatre-vingt-dix jours, il doit être tenu compte des éléments suivants :

41 The portion of subsection 202.57(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) If the document under which a registered owner of an aircraft has legal custody and control of the aircraft ceases to be valid, the registration of the aircraft and any corresponding certificate of registration are cancelled unless the registered owner

42 Paragraph 202.58(1)(d) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

d) l'aéronef est porté disparu depuis au moins soixante jours.

43 Section 202.61 of the Regulations is replaced by the following:

202.61 If the certificate of registration of a Canadian aircraft expires or is cancelled, the Minister may request the owner or last registered owner to remove the Canadian marks from the aircraft and, if the Minister so requests, the owner or last registered owner, as applicable, shall remove the Canadian marks within seven days after the day on which the request is received.

44 (1) The heading before section 202.63 of the French version of the Regulations is replaced by the following:

Radiation de noms et d'adresses du Registre des aéronefs civils canadiens

(2) Section 202.63 of the Regulations is replaced by the following:

202.63 If a continuing certificate of registration issued in respect of an aircraft is cancelled, the Minister must remove from the *Canadian Civil Aircraft Register* the name and address of the person under whose name the aircraft was registered.

précédant son utilisation, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

(2) Le sous-alinéa 202.42(1)c)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) soit dans une activité autre qu'une activité qui exigerait le document d'enregistrement d'exploitant privé si l'aéronef était immatriculé au Canada.

(3) Le passage du paragraphe 202.42(2) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Dans le calcul de la période de quatre-vingt-dix jours, il doit être tenu compte des éléments suivants :

41 Le passage du paragraphe 202.57(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Lorsque le document en vertu duquel un propriétaire enregistré d'un aéronef a la garde et la responsabilité légales de l'aéronef cesse d'être valide, l'immatriculation de l'aéronef et tout certificat d'immatriculation correspondant sont annulés à moins que le propriétaire enregistré ne satisfasse aux conditions suivantes :

42 L'alinéa 202.58(1)d) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) l'aéronef est porté disparu depuis au moins soixante jours.

43 L'article 202.61 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

202.61 Le ministre peut, à l'expiration ou à l'annulation du certificat d'immatriculation d'un aéronef canadien, demander au propriétaire ou au dernier propriétaire enregistré d'en enlever les marques canadiennes, et le propriétaire ou le dernier propriétaire enregistré, selon le cas, obtempère à la demande du ministre dans les sept jours suivant sa réception.

44 (1) L'intertitre précédant l'article 202.63 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Radiation de noms et d'adresses du Registre des aéronefs civils canadiens

(2) L'article 202.63 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

202.63 Lorsqu'un certificat d'immatriculation permanente délivré relativement à un aéronef est annulé, le ministre radie du *Registre des aéronefs civils canadiens* le nom et l'adresse de la personne sous laquelle l'aéronef était immatriculé.

45 (1) The heading before section 202.64 of the French version of the Regulations is replaced by the following:

Radiation des renseignements relatifs à l'aéronef du
Registre des aéronefs civils canadiens

(2) Section 202.64 of the Regulations is replaced by the following:

202.64 (1) In the case of a certificate of registration of an aircraft that is cancelled, the Minister may remove the particulars in respect of the aircraft from the *Canadian Civil Aircraft Register* if any part of the legal custody and control of the aircraft is transferred to a person who is not qualified under section 202.15 to be the registered owner of a Canadian aircraft.

(2) The Minister may issue a certificate of deregistration if the particulars in respect of an aircraft have been removed from the *Canadian Civil Aircraft Register* under subsection (1) and the requirements set out in paragraph 202.38(a) have been met.

46 (1) The portion of subsection 202.69(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

202.69 (1) The Minister must establish, maintain and publish a register of aircraft, to be known as the *Canadian Civil Aircraft Register*, in which the Minister must enter, in respect of each Canadian aircraft for which a continuing certificate of registration is issued,

(2) Paragraph 202.69(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) the registration mark recorded in the certificate of registration; and

47 The heading “Subpart 3 — Operation of a Leased Aircraft by a Non-Registered Owner” before section 203.01 of the Regulations is replaced by the following:

Subpart 3 — Authorized Operation of
a Leased Aircraft by a Non-Registered
Owner

48 (1) The definition *leasing operation* in section 203.01 of the Regulations is replaced by the following:

leasing operation means the operation of an aircraft under this Subpart by a person who is not the aircraft's registered owner; (*utilisation d'aéronefs loués*)

45 (1) L'intertitre précédant la version française de l'article 202.64 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Radiation des renseignements relatifs à l'aéronef du
Registre des aéronefs civils canadiens

(2) L'article 202.64 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

202.64 (1) Dans le cas de l'annulation du certificat d'immatriculation d'un aéronef, le ministre peut radier les renseignements relatifs à l'aéronef du *Registre des aéronefs civils canadiens* si le propriétaire enregistré a transféré toute partie de la garde et de la responsabilité légales à une personne qui n'a pas qualité pour être propriétaire enregistré d'un aéronef canadien aux termes de l'article 202.15.

(2) Le ministre peut délivrer un certificat de radiation si les renseignements relatifs à l'aéronef ont été radiés du *Registre des aéronefs civils canadiens* en vertu du paragraphe (1) et que les exigences prévues à l'alinéa 202.38a) ont été respectées.

46 (1) Le passage du paragraphe 202.69(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

202.69 (1) Le ministre établit, tient à jour et publie un registre des aéronefs, connu sous le nom de *Registre des aéronefs civils canadiens*, qui contient les renseignements ci-après au sujet de chaque aéronef canadien pour lequel un certificat d'immatriculation permanente est délivré :

(2) L'alinéa 202.69(1)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(b) la marque d'immatriculation inscrite sur le certificat;

47 L'intertitre « Sous-partie 3 — Utilisation d'aéronefs loués par des personnes qui ne sont pas propriétaires enregistrés » précédant l'article 203.01 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Sous-partie 3 – Utilisation autorisée
d'aéronefs loués par des personnes
qui ne sont pas propriétaires
enregistrés

48 (1) La définition de *utilisation d'aéronefs loués*, à l'article 203.01 du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

utilisation d'aéronefs loués Utilisation d'un aéronef, conformément à la présente sous-partie, par une personne qui n'en est pas le propriétaire enregistré. (*leasing operation*)

(2) The portion of the definition *lease* in section 203.01 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

lease means an agreement in respect of an aircraft that

49 Subsection 203.02(2) of the Regulations is repealed.

50 Subsection 203.03(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) Subject to section 203.08, the Minister must, on receipt of an application from a Canadian air operator that conforms with *Standard 223 – Standards Respecting the Operation of a Leased Aircraft by a Non-Registered Owner* and that includes evidence that establishes that the Canadian air operator meets that standard, issue a written authorization to the Canadian air operator permitting the operation of an aircraft in one of the following ways, as part of a leasing operation, specifying in the authorization any conditions governing the operation that are necessary to ensure aviation safety:

- (a)** operation by the Canadian air operator that leases a Canadian aircraft from another Canadian air operator;
- (b)** operation by the foreign air operator that leases a Canadian aircraft from a Canadian air operator or Canadian aircraft manufacturer; or
- (c)** operation by the Canadian air operator that leases an aircraft that is registered in a foreign state.

51 (1) The heading before section 203.09 of the French version of the Regulations is replaced by the following:

Présentation du contrat de location signé

(2) Section 203.09 of the Regulations is replaced by the following:

203.09 A Canadian air operator that has been issued an authorization by the Minister under subsection 203.03(2) must submit to the Minister a signed copy of the lease prior to operating the aircraft.

52 The definition *police authority* in section 600.01 of the Regulations is repealed.

Coming into Force

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

(2) Le passage de la définition de *location* précédant l'alinéa a), à l'article 203.01 du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

location S'entend d'un accord visant un aéronef qui, à la fois :

49 Le paragraphe 203.02(2) du même règlement est abrogé.

50 Le paragraphe 203.03(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Sous réserve de l'article 203.08 et sur réception d'une demande présentée par un exploitant aérien canadien, qui est conforme à la *Norme 223 – Utilisation d'aéronefs loués par des personnes qui ne sont pas propriétaires enregistrés* et qui comporte des preuves établissant que l'exploitant aérien canadien respecte cette norme, le ministre lui délivre une autorisation écrite permettant l'une ou l'autre des utilisations ci-après, dans le cadre d'une utilisation d'aéronefs loués, et précisant les conditions régissant l'utilisation qui sont nécessaires pour assurer la sécurité aérienne :

- a)** l'utilisation par l'exploitant aérien canadien qui loue un aéronef canadien d'un autre exploitant aérien canadien;
- b)** l'utilisation par l'exploitant aérien étranger qui loue un aéronef canadien d'un exploitant aérien canadien ou d'un constructeur d'aéronefs canadien;
- c)** l'utilisation par l'exploitant aérien canadien qui loue un aéronef qui est immatriculé dans un État étranger.

51 (1) L'intertitre précédant l'article 203.09 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Présentation du contrat de location signé

(2) L'article 203.09 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

203.09 Avant d'utiliser l'aéronef, l'exploitant aérien canadien à qui le ministre a délivré une autorisation en application du paragraphe 203.03(2) fait parvenir au ministre une copie signée du contrat de location.

52 La définition de *corps policier*, à l'article 600.01 du même règlement, est abrogée.

Entrée en vigueur

53 Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

SCHEDULE

(Section 11)

SCHEDULE II

(Sections 104.01 and 104.02 and paragraph 104.06.1(1)(a))

Aircraft Registration

Item	Column I	Column II
	Document or Preparatory Action in Respect of Which a Charge Is Imposed	Charge (\$)
1	Reservation of a registration mark	140
2	Reservation of a particular registration mark	270
3	Issuance of a certificate of registration, in respect of	
	(a) a provisional registration	200
	(b) an initial continuing registration	450
	(c) a continuing registration for a transfer of legal custody and control	400
	(d) a remotely piloted aircraft registration	10
4	Renewal of a registration mark reservation before expiry	70
5	Authorization to use an alternate registration mark size, display a registration mark in an alternate location or use any other variance from the specifications for registration marks	500
6	Authorization to operate an aircraft in Canada that does not display a registration mark	200
7	Change of a registration mark after the issuance of a continuing registration	650
8	Issuance of a blank replacement interim certificate of registration	109

ANNEXE

(article 11)

ANNEXE II

(articles 104.01 et 104.02 et alinéa 104.06.1(1)a))

Immatriculation des aéronefs

Article	Colonne I	Colonne II
	Document ou mesures préalables pour lesquels des redevances sont imposées	Redevances (\$)
1	Réservation d'une marque d'immatriculation	140
2	Réservation d'une marque d'immatriculation particulière	270
3	Délivrance d'un certificat d'immatriculation en ce qui concerne :	
	a) une immatriculation provisoire	200
	b) un certificat initial d'immatriculation permanente	450
	c) un certificat d'immatriculation permanente pour un transfert de la garde et de la responsabilité légales	400
	d) une immatriculation d'un aéronef télépiloté	10
4	Renouvellement d'une réservation de marque d'immatriculation avant son expiration	70
5	Autorisation de l'utilisation de variantes quant aux dimensions ou à l'emplacement des marques d'immatriculation ou d'un écart par rapport aux spécifications des marques d'immatriculation	500
6	Autorisation de l'utilisation au Canada d'un aéronef ne portant pas de marque d'immatriculation	200
7	Modification d'une marque d'immatriculation après la délivrance d'une immatriculation permanente	650
8	Délivrance d'un certificat d'immatriculation intérimaire vierge de remplacement	109

SCHEDULE III

(Sections 104.01 and 104.02)

Aircraft Leasing

Item	Column I Document or Preparatory Action in Respect of Which a Charge Is Imposed	Column II Charge (\$)
1	Issuance of an authorization permitting the operation of an aircraft as part of a leasing operation, to	
	(a) a Canadian air operator that leases a Canadian aircraft from another Canadian air operator (CAR 203.03(2)(a)).....	520
	(b) a foreign air operator that leases a Canadian aircraft from a Canadian air operator or Canadian aircraft manufacturer (CAR 203.03(2)(b))	1,200
	(c) a Canadian air operator that leases an aircraft that is registered in a foreign state (CAR 203.03(2)(c)).....	995

ANNEXE III

(articles 104.01 et 104.02)

Aéronefs loués

Article	Colonne I Document ou mesures préalables pour lesquels des redevances sont imposées	Colonne II Redevances (\$)
1	Délivrance d'une autorisation permettant l'utilisation d'un aéronef dans le cadre d'une utilisation d'aéronefs loués :	
	a) à un exploitant aérien canadien qui loue un aéronef canadien d'un autre exploitant aérien canadien (RAC 203.03(2)a)).....	520
	b) à un exploitant aérien étranger qui loue un aéronef canadien d'un exploitant aérien canadien ou d'un constructeur d'aéronefs canadien (RAC 203.03(2)b)).....	1 200
	c) à un exploitant aérien canadien qui loue un aéronef qui est immatriculé dans un État étranger (RAC 203.03(2)c)).....	995

Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Canada Labour Code (Sound Levels)

Statutory authority
Canada Labour Code

Sponsoring departments

Department of Employment and Social Development
Department of Indigenous Services
Department of Natural Resources
Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: Five occupational health and safety regulations (OHS regulations) under the *Canada Labour Code* (the Code) require updating. The noise provisions in the following OHS regulations are outdated and inadequate to optimally protect employees in federally regulated workplaces against occupational noise-induced hearing loss:

- Part VII of the *Canada Occupational Health and Safety Regulations* (COHSR);
- Part IV of the *On Board Trains Occupational Health and Safety Regulations* (OTOHSR);
- Part VIII of the *Oil and Gas Occupational Safety and Health Regulations* (OGOSHR);
- Part 12 of the *Maritime Occupational Health and Safety Regulations* (MOHSR); and
- Part 2 of the *Aviation Occupational Health and Safety Regulations* (AOHSR).

Description: The *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Canada Labour Code (Sound Levels)* [the proposed Regulations] would establish new noise exposure limits and new requirements for employers to establish a hearing loss prevention program and audiometric testing for employees who are exposed to noise that exceeds noise exposure limits. Additionally, the proposed Regulations would update references to incorporated standards and make them ambulatory, and clarify ambiguous regulatory

Règlement modifiant certains règlements pris en vertu du Code canadien du travail (niveaux acoustiques)

Fondement législatif
Code canadien du travail

Ministères responsables

Ministère de l'Emploi et du Développement social
Ministère des Services aux Autochtones
Ministère des Ressources naturelles
Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Enjeux : Cinq règlements sur la santé et la sécurité au travail (SST) en vertu du *Code canadien du travail* (le Code) doivent être mis à jour. Les dispositions relatives au bruit dans les règlements suivants sur la SST sont désuètes et inadéquates pour protéger de façon optimale les employés dans les milieux de travail réglementés par le gouvernement fédéral contre les pertes auditives causées par le bruit au travail :

- Partie VII du *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail* (RCSST);
- Partie IV du *Règlement sur la santé et la sécurité au travail (trains)* [RSSTT];
- Partie VIII du *Règlement sur la sécurité et la santé au travail (pétrole et gaz)* [RSSTPG];
- Partie 12 du *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime* (RSSTMM);
- Partie 2 du *Règlement sur la santé et la sécurité au travail (aéronefs)* [RSSTA].

Description : Le *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu du Code canadien du travail (niveaux acoustiques)* [le projet de règlement] établirait de nouvelles limites d'exposition au bruit et de nouvelles exigences pour les employeurs afin d'établir un programme de prévention des pertes auditives et des examens audiométriques pour les employés exposés à des niveaux de bruit qui dépassent les limites établies. De plus, le projet de règlement mettrait à jour les renvois aux normes incorporées, les rendrait

text. Consequential amendments to the *Administrative Monetary Penalties (Canada Labour Code) Regulations* (AMPs Regulations) would also be made to ensure enforcement of health and safety provisions under Part IV of the Code.

Rationale: The proposed Regulations would protect the health and safety of employees exposed to hazardous noise exposure levels by addressing current gaps in the OHS regulations under the Code. Consultations on the proposed Regulations have been extensive: in 2019 and 2020, stakeholders were given the opportunity to provide their suggestions, recommendations and language for the regulatory changes directly into the drafting instructions through online editing. Stakeholders were also consulted between February and March 2023, and again in January 2024, through a questionnaire regarding the proposed regulations.

The total estimated cost of the proposed Regulations is \$280.1 million in present value (PV) over the next 10 years (2025–2034), with total benefits estimated at \$903.2 million (PV). The net impact is positive, estimated at \$623.1 million (PV).

The proposed Regulations would also support regulatory cooperation and alignment across Canada, as they would fulfill Canada's requirements under the Occupational Health and Safety Reconciliation Agreement (2018) to harmonize hearing protection standards with the provinces and territories.

Issues

There is a growing body of evidence that demonstrates that excessive exposure to noise in the workplace causes negative health outcomes for workers. The current noise provisions in five OHS regulations under the *Canada Labour Code* (the Code) require updating in order to protect workers from hazardous noise exposure and prevent noise-induced hearing loss.

Background

Canada Labour Code

The Labour Program seeks to promote and sustain stable industrial relations and safe, fair, healthy, equitable, and productive workplaces within the federal jurisdiction. This mandate is achieved through the Code and its associated

dynamiques et clarifierait le texte réglementaire ambigu. Des modifications corrélatives au *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (Code canadien du travail)* [Règlement sur les SAP] seraient aussi apportées pour assurer l'application des dispositions relatives à la santé et à la sécurité en vertu de la partie IV du Code.

Justification : Le projet de règlement protégerait la santé et la sécurité des employés exposés à des niveaux de bruit dangereux en corrigeant les lacunes actuelles dans la réglementation sur la santé et la sécurité au travail en vertu du Code. De vastes consultations sur le projet de règlement ont eu lieu : en 2019 et 2020, les intervenants ont eu la possibilité de formuler leurs suggestions, leurs recommandations et le libellé des changements réglementaires directement dans les instructions de rédaction au moyen de la révision en ligne. Les intervenants ont également été consultés entre février et mars 2023, et de nouveau en janvier 2024, au moyen d'un questionnaire concernant le projet de règlement.

Le coût total estimé du projet de règlement est de 280,1 millions de dollars en valeur actualisée (VA) pour les 10 prochaines années (2025-2034), et les avantages totaux sont estimés à 903,2 millions de dollars (VA). L'incidence nette est positive et estimée à 623,1 millions de dollars (VA).

Le projet de règlement favoriserait également la coopération et l'harmonisation en matière de réglementation à l'échelle du Canada, car il remplirait les exigences du Canada prévues par l'Accord de conciliation en matière de santé et de sécurité au travail (2018) visant à uniformiser les normes de protection auditive avec celles des provinces et des territoires.

Enjeux

Il existe un nombre croissant de preuves qui démontrent que l'exposition excessive au bruit en milieu de travail a des répercussions négatives sur la santé des travailleurs. Les dispositions actuelles en matière de bruit énoncées dans cinq règlements sur la SST en vertu du *Code canadien du travail* (le Code) exigent une mise à jour afin de protéger les travailleurs contre l'exposition à des niveaux de bruit dangereux et de prévenir la perte auditive causée par le bruit.

Contexte

Code canadien du travail

Le Programme du travail vise à promouvoir et à maintenir des relations industrielles stables et des milieux de travail sûrs, justes, sains, équitables et productifs au sein de la compétence fédérale. Ce mandat est rempli grâce au Code

regulations, which define federal labour law and set out the rights and responsibilities of workers and employers in federally regulated workplaces. The Code is divided into four Parts:

- Part I (Industrial Relations), which governs workplace relations and collective bargaining between unions and employers;
- Part II (Occupational Health and Safety), which establishes provisions to prevent workplace-related accidents and injuries, including occupational illnesses;
- Part III (Standard Hours, Wages, Vacations and Holidays), which establishes provisions to protect workers' rights to fair and equitable conditions of employment; and
- Part IV (Administrative Monetary Penalties), which provides for an administrative monetary penalties (AMPs) system.

Under Part II of the Code, employers have specific duties to protect the health and safety of employees in each workplace that they control and, in respect of every work activity carried out by an employer in a work place that is not controlled by the employer, to the extent that the employer controls the activity. Employers also have the duty to prevent accidents, injuries, and illnesses arising out of, linked with or occurring in the course of employment. To meet this goal, employees and employers are encouraged to work together to develop practices and policies related to occupational health and safety, and to assess and address occupational health and safety issues effectively and in a timely manner. In addition, employers are required to provide employees with the information, education, training, and supervision necessary to ensure their health and safety at work.

Application of the Code

Part II of the Code establishes the legislative framework for occupational health and safety for federally regulated workplaces, which includes air, rail, road and marine transportation, pipelines, banks, telecommunications and broadcasting, postal and courier services, grain elevators and feed and seed mills, uranium mining, Crown corporations, First Nations band councils, Parliament, and the federal public service.

OHS regulations

The OHS regulations under the Code contain specific requirements to carry out the intent of the Code. These regulations have the same legal effect as the Code and other federal laws. For example, OHS regulations under Part II of the Code further define requirements related to

et à ses règlements connexes, qui définissent le droit fédéral du travail et qui énoncent les droits et responsabilités des travailleurs et des employeurs dans les milieux de travail réglementés par le gouvernement fédéral. Le Code compte quatre parties :

- Partie I (Relations du travail), qui régit les relations de travail et les négociations collectives entre les syndicats et les employeurs;
- Partie II (Santé et sécurité au travail), qui prévoit des dispositions pour prévenir les accidents et les blessures liés au travail, y compris les maladies professionnelles;
- Partie III (Durée normale du travail, salaire, congés et jours fériés), qui prévoit des dispositions pour protéger le droit des travailleurs à des conditions d'emploi justes et équitables;
- Partie IV (Sanctions administratives pécuniaires), qui prévoit un régime de sanctions administratives pécuniaires (SAP).

En application de la partie II du Code, les employeurs ont des obligations précises de protéger la santé et la sécurité des employés dans chaque lieu de travail placé sous leur entière autorité ainsi que chaque lieu de travail ne relevant pas de leur autorité, dans la mesure où une tâche qui y est accomplie en relève. Les employeurs ont également l'obligation de prévenir les accidents, les blessures et les maladies liés au travail. Pour atteindre cet objectif, les employés et les employeurs sont encouragés à travailler ensemble dans l'élaboration de pratiques et de politiques de santé et de sécurité au travail, et dans l'évaluation et le traitement efficace et rapide des problèmes de santé et de sécurité au travail. De plus, les employeurs sont tenus de fournir aux employés les renseignements, les études, la formation et la supervision nécessaires pour assurer leur santé et leur sécurité au travail.

Application du Code

La partie II du Code établit le cadre législatif en matière de santé et de sécurité au travail pour les lieux de travail réglementés par le gouvernement fédéral, notamment les transports aériens, ferroviaires, routiers et maritimes, les pipelines, les banques, les télécommunications et la radiodiffusion, les services postaux et services de messagerie, les élévateurs à grains, les fabriques d'aliments pour animaux et les usines de semences, les entreprises d'extraction de l'uranium, les sociétés d'État, les conseils de bande des Premières Nations, le Parlement et la fonction publique fédérale.

Règlements sur la SST

Les règlements sur la santé et la sécurité au travail en vertu du Code contiennent des exigences précises visant à mettre en œuvre l'intention du Code. Ces règlements ont le même effet juridique que le Code et les autres lois fédérales. Par exemple, les règlements sur la SST en vertu de

topics such as permanent structures, elevating devices, lighting, levels of sound, electrical safety, sanitation, and hazardous substances. Additionally, these OHS regulations also incorporate technical standards by making references to either specific sections in those standards or by making references to the standard in its entirety. A reference within the regulations to one of these standards requires employers to comply with the rules, conditions, and guidelines outlined in those standards.

The requirements outlined in OHS regulations are enforced through a continuum of compliance actions, including the *Administrative Monetary Penalties (Canada Labour Code) Regulations* (AMPs Regulations). The AMPs Regulations were brought into force on January 1, 2021, to promote compliance with requirements under Part II and Part III of the Code. The AMPs Regulations designate and classify violations of provisions under the Code and its regulations, making those who do not comply subject to an administrative monetary penalty (AMP) in cases of non-compliance. Only designated violations can be subject to an AMP.

Designated occupational health and safety violations are listed under Schedule I of the AMPs Regulations. When changes are made to Part II of the Code and its associated regulations, Schedule I of the AMPs Regulations may also be amended to reflect any changes. Part II violations designated under Schedule I include

- contraventions of specified provisions of Part II of the Code and associated regulations; and
- contraventions of specified directions and orders.

The AMPs Regulations specify the method used to determine the amount of a penalty in each situation in which a notice of violation is issued. The baseline penalty amount applicable to a violation varies depending on whether an employer or employee is believed to have committed a violation, and the classification of the violation. For violations under Part II of the Code, each designated violation is classified as either Type A, B, C, D or E in order of increasing severity, according to the level of risk and/or the impact and significance of the violation, as outlined in Table 1.

Table 1: Classification method for violations under Part II of the Code

Type	Description
A	Violation related to administrative provisions.

la partie II du Code définissent davantage les exigences relatives à des sujets tels que les structures permanentes, les appareils élévateurs, l'éclairage, les niveaux sonores, la sécurité électrique, les mesures sanitaires et les substances dangereuses. De plus, ces règlements en matière de SST intègrent des normes techniques en faisant référence à des sections précises de ces normes ou en faisant référence à la norme dans son intégralité. Une mention dans les règlements de l'une de ces normes oblige les employeurs à se conformer aux règles, aux conditions et aux lignes directrices énoncées dans ces normes.

Les exigences énoncées dans les règlements sur la SST sont appliquées par un continuum de mesures de conformité, notamment le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (Code canadien du travail)* [Règlement sur les SAP]. Le Règlement sur les SAP est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2021 afin de favoriser le respect des exigences prévues aux parties II et III du Code. Le Règlement sur les SAP désigne et classe les violations aux dispositions du Code et des règlements connexes, imposant une sanction administrative pécuniaire (SAP) à ceux qui ne s'y conforment pas. Seules les violations désignées peuvent être assujetties à une SAP.

Les violations désignées en matière de santé et de sécurité au travail sont énumérées à l'annexe I du Règlement sur les SAP. Lorsque des modifications sont apportées à la partie II du Code et à ses règlements, l'annexe I du Règlement sur les SAP peut également être modifiée pour tenir compte de ces modifications. Les violations désignées à la partie II de l'annexe I comprennent :

- les infractions relatives aux dispositions stipulées dans la partie II du Code et les règlements connexes;
- les infractions relatives aux instructions et aux ordres précis.

Le Règlement sur les SAP précise la méthode utilisée pour déterminer le montant de la sanction dans chaque situation pour laquelle un procès-verbal est dressé. Le montant de la sanction de base applicable à une violation varie selon qu'il s'agit d'un employeur ou d'un employé qui est soupçonné d'avoir commis une violation et selon la classification de la violation. En ce qui concerne les violations prévues à la partie II du Code, chaque violation désignée est classée selon le type A, B, C, D ou E par ordre de gravité croissant, selon le niveau de risque et/ou de l'incidence et de l'importance de la violation, comme il est indiqué dans le tableau 1.

Tableau 1 : Méthode de classification des violations à la partie II du Code

Type	Description
A	Violation en lien avec des dispositions administratives.

Type	Description
B	Violation related to low-risk hazards that may result in a minor injury or an illness that requires medical treatment, but that do not result in disabling injuries.
C	Violation related to medium-risk hazards that may result in a serious injury or an illness that prevents an employee from effectively performing their regular work duties.
D	Violation related to high-risk hazards that may result in serious injury or fatality.
E	Violation involving immediate life-threatening hazards or hazards known to cause latent occupational disease. These hazards give the employee little to no opportunity to avoid or minimize severe injury or death or occupational disease.

Technical standards in OHS regulations

Technical standards are documents that establish uniform engineering or technical criteria, methods, processes, and practices. Technical standards are developed for a variety of sectors, including construction and infrastructure, fire protection and occupational health and safety. Incorporating technical standards by reference in OHS regulations under the Code also allows the federal regulations to remain consistent with those of the provinces and territories and the international community. The Labour Program has qualified individuals who participate on technical committees for standard development organizations for the standards that are referenced in the OHS regulations. This allows the Labour Program to contribute to the development and maintenance of these standards.

Development of technical standards

In Canada, many technical standards are developed through an organization called the CSA Group. The CSA Group is composed of the following two organizations:

- Standards, a not-for-profit standards development organization; and
- Testing, Inspection and Certification, an organization that provides global testing, inspection, and certification.

Both organizations have technical committees that develop and update standards through a consensus-based process. The membership of a CSA Group technical committee consists of the following four categories:

- General Interest, which includes representatives from an academic and scientific background;

Type	Description
B	Violation en lien avec des dangers à risque faible pouvant entraîner une blessure mineure ou une maladie nécessitant un traitement médical, mais qui n'entraînent pas de blessures invalidantes.
C	Violation en lien avec des dangers à risque moyen qui peuvent entraîner une blessure grave ou une maladie qui empêche un employé d'accomplir ses tâches régulières de manière efficace.
D	Violation en lien avec des dangers à risque élevé qui peuvent entraîner des blessures graves ou la mort.
E	Violation en lien avec des dangers immédiats potentiellement mortels ou des dangers connus pour causer des maladies professionnelles latentes. Ces dangers, difficilement évités ou minimisés par l'employé, peuvent entraîner des blessures graves, la mort ou des maladies professionnelles.

Normes techniques dans les règlements sur la SST

Les normes techniques sont des documents qui établissent des critères, des méthodes, des processus et des pratiques techniques ou d'ingénierie uniformes. Des normes techniques sont élaborées pour divers secteurs, notamment la construction et l'infrastructure, la protection contre les incendies et la santé et la sécurité au travail. L'intégration de normes techniques par renvoi dans les règlements sur la SST en vertu du Code permet d'assurer la cohérence entre les règlements fédéraux, provinciaux et territoriaux ainsi que ceux à l'échelle internationale. Le Programme du travail a des personnes qualifiées qui participent à des comités techniques au sein d'organismes responsables de l'élaboration de normes pour les normes mentionnées dans les règlements sur la SST. Cela permet au Programme du travail de contribuer à l'élaboration et au maintien de ces normes.

Élaboration de normes techniques

Au Canada, de nombreuses normes techniques sont élaborées par l'entremise d'une organisation appelée le Groupe CSA. Le Groupe CSA comprend les deux organisations suivantes :

- Élaboration de normes, une organisation sans but lucratif d'élaboration de normes;
- Essais, inspections et certification, une organisation qui fournit des essais, des inspections et des certifications à l'échelle mondiale.

Les deux organisations ont des comités techniques qui élaborent et mettent à jour des normes au moyen d'un processus fondé sur le consensus. Les membres d'un comité technique du Groupe CSA appartiennent à l'une des quatre catégories suivantes :

- Intérêt — divers, qui comprend des représentants du milieu universitaire et scientifique;

- Producer Interest, which includes representatives involved with manufacturing, retailing or distribution;
- Regulatory Authority, which includes representatives from regulators at any level of government; and
- User Interest, which includes representatives of consumer interests.

Representatives of the Labour Program participate in the technical committees as members of the Regulatory Authority group. The standards developed by the technical committees are subject to review within five years from the date of publication.

The Standards Council of Canada (SCC) is a separate entity from the CSA Group, and was created by the Government of Canada as a Crown corporation in 1970 with a mandate to promote standardization in Canada. The SCC oversees Canada's standardization system and is responsible for accreditation of standards-development organizations and approval of standards submitted as National Standards of Canada. Canadian and international standards that are incorporated by reference in the OHS regulations are reviewed by the SCC approximately every five years. The review process either confirms that the content of the standards is current, and thus the standard is reaffirmed, or prompts the need for a revision to be released.

Regulating noise under OHS regulations

Currently, there are five OHS regulations under the Code that contain provisions pertaining to occupational noise:

- *Canada Occupational Health and Safety Regulations* (COHSR);
- *On Board Trains Occupational Health and Safety Regulations* (OTOHSR).
- *Oil and Gas Occupational Safety and Health Regulations* (OGOSHR);
- *Maritime Occupational Health and Safety Regulations* (MOHSR); and,
- *Aviation Occupational Health and Safety Regulations* (AOHSR).

These OHS regulations contain provisions setting out requirements related to noise exposure limits, measurement and calculation of noise exposure, hazard investigations, and hearing protection. The requirements are not uniform across the five OHS regulations.

The OHS regulations also incorporate many references to technical standards related to sound level meters, hearing protectors, and procedures for measurement of noise

- Intérêt des producteurs, qui comprend des représentants impliqués dans la fabrication, la vente au détail ou la distribution;
- Autorité de réglementation, qui comprend des représentants des organismes de réglementation de tout ordre d'administration publique;
- Intérêt — utilisateurs, qui comprend des représentants des intérêts des consommateurs.

Les représentants du Programme du travail participent aux comités techniques en tant que membres du groupe de l'autorité réglementaire. Les normes élaborées par les comités techniques font l'objet d'un examen dans les cinq ans suivant la date de publication.

Le Conseil canadien des normes (CCN) est une entité distincte du Groupe CSA, et a été créé par le gouvernement du Canada en tant que société d'État en 1970, avec le mandat de promouvoir la normalisation au Canada. Le CCN supervise le système de normalisation du Canada et est responsable de l'accréditation des organismes d'élaboration des normes et de l'approbation des normes présentées en tant que Normes nationales du Canada. Les normes canadiennes et internationales qui sont incorporées par renvoi dans la réglementation sur la SST sont examinées par la CCN environ tous les cinq ans. Le processus de révision confirme soit que le contenu des normes est à jour, et que la norme est alors confirmée, soit qu'une révision doit être publiée.

Régulation du bruit en vertu des règlements sur la SST

À l'heure actuelle, il existe cinq règlements sur la SST en vertu du Code qui contiennent des dispositions relatives au bruit en milieu de travail :

- le *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail* (RCSST);
- le *Règlement sur la santé et la sécurité au travail (trains)* [RSSTT];
- le *Règlement sur la sécurité et la santé au travail (pétrole et gaz)* [RSSTPG];
- le *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime* (RSSTMM);
- le *Règlement sur la santé et la sécurité au travail (aéronefs)* [RSSTA].

Ces règlements sur la SST contiennent des dispositions établissant les exigences relatives aux limites d'exposition au bruit, à la mesure et au calcul de l'exposition au bruit, aux enquêtes sur les risques et à la protection auditive. Les exigences ne sont pas les mêmes dans ces cinq règlements.

Les règlements sur la SST intègrent également de nombreuses références aux normes techniques relatives aux sonomètres, aux protecteurs auditifs et aux procédures de

exposure. These references are currently “static,” meaning that they refer to a specific dated version of a standard. Consequently, the technical standards that are currently referenced in the five OHS regulations are out of date or obsolete. Changing the references to the technical standards so that they are “ambulatory,” meaning that future changes to the technical standards (or specific sections in the technical standards) are automatically incorporated into the regulations without the need to amend the regulatory text, ensuring that the content and references in the OHS regulations remain up to date. The Labour Program will monitor the technical standards to ensure that the content of the standards remains consistent with regulatory objectives and stays within the scope of the enabling authority.

Evidence for health-related noise concerns

Exposure to hazardous levels of noise can lead to several negative health outcomes, including

- tinnitus;
- fatigue;
- significant noise-induced hearing loss (up to and including deafness);
- cardiovascular effects (e.g. changes in heart rate, increasing blood pressure, and other systemic effects);¹
- increased stress;
- sleep problems;
- interference with speech communication; and
- problems with fetal development.²

Additionally, hearing loss can be associated with cognitive decline and could impact individuals' mental health, resulting in anxiety, depression, and feelings of sadness and isolation.³ Hearing loss can also lead to other health and safety concerns at work, as those affected are more likely to get injured on the job due to missing critical sounds, such as the sound of a smoke detector, a warning beep from a reversing forklift, or the engine of an oncoming car.⁴

mesure de l'exposition au bruit. Ces références sont actuellement « statiques », ce qui signifie qu'elles renvoient à une version précise et datée d'une norme. Par conséquent, les normes techniques qui sont actuellement mentionnées dans les cinq règlements sur la SST ne sont plus à jour ou désuètes. Le fait de changer les références aux normes techniques de façon à ce qu'elles soient « dynamiques » signifie que les modifications futures aux normes techniques (ou à des articles précis des normes techniques) seront automatiquement intégrées aux règlements sans qu'il soit nécessaire de modifier le texte réglementaire, ce qui maintiendra à jour le contenu et les renvois aux règlements sur la SST. Le Programme du travail surveillera les normes techniques pour s'assurer que leur contenu demeure conforme aux objectifs réglementaires et qu'il respecte la portée de l'autorité habilitante.

Preuves de problèmes de bruit liés à la santé

L'exposition à des niveaux de bruit dangereux peut entraîner plusieurs conséquences négatives sur la santé, notamment :

- des acouphènes;
- de la fatigue;
- une perte auditive importante (jusqu'à la surdité);
- des effets cardiovasculaires (par exemple changement de la fréquence cardiaque, augmentation de la tension artérielle et autres effets systémiques)¹;
- un stress accru;
- des problèmes de sommeil;
- une entrave à la communication vocale;
- des problèmes de développement fœtal².

De plus, la perte auditive peut être associée à un déclin cognitif et peut avoir une incidence sur la santé mentale des personnes, ce qui entraîne de l'anxiété, de la dépression et des sentiments de tristesse et d'isolement³. La perte auditive peut également entraîner d'autres problèmes de santé et de sécurité au travail, car les personnes touchées qui ne perçoivent pas les sons importants, comme le bruit d'un détecteur de fumée, un bip d'avertissement provenant d'un chariot élévateur en marche arrière ou le moteur d'une voiture qui approche, sont à risque de se blesser au travail⁴.

¹ CSA Z1007:22 *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, CSA Group, 2022, p. 9.

² [Loud Noise Dangers](#), American Speech-Language-Hearing Association. Accessed 16 Jan. 2024.

³ [About Occupational Hearing Loss](#), Centers for Disease Control and Prevention, 25 Jan. 2023.

⁴ [About Occupational Hearing Loss](#), Centers for Disease Control and Prevention, 25 Jan. 2023.

¹ CSA Z1007:F22 *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, Groupe CSA, 2022, p. 9.

² [Loud Noise Dangers \(disponible en anglais seulement\)](#), American Speech-Language-Hearing Association. Consulté le 16 janv. 2024.

³ [About Occupational Hearing Loss \(disponible en anglais seulement\)](#), Centers for Disease Control and Prevention, 25 Jan. 2023.

⁴ [About Occupational Hearing Loss \(disponible en anglais seulement\)](#), Centers for Disease Control and Prevention, 25 Jan. 2023.

Individual elements

Measurement units and exchange rate

Sound pressure, which is perceived as “loudness,” is measured in the five OHS regulations using a measurement unit called “decibels A-weighted (dBA).” This measurement unit is used for the purpose of measuring the sound level in the workplace at any given point in time and also for determining the average sound level that an employee is exposed to throughout their work day. It is important to calculate an employee’s average sound level exposure because the sound levels in a workplace can fluctuate throughout the day and an employee’s exposure to various sound levels can also change based on the tasks they are performing and the location they are in.⁵ The term “noise exposure level ($L_{ex,8}$)” is used in the OHS regulations to indicate the average sound level that an employee is exposed to in the workplace over an eight-hour period. Therefore, whenever the term “($L_{ex,8}$)” follows a sound level measurement in the OHS regulations, it indicates that the measurement is an average (for an eight-hour period) and not a measurement that was taken at one point in time. For example, “85 dBA” is the sound level at one point in time, whereas “85 dBA ($L_{ex,8}$)” is the average sound level over an eight-hour period.

Each of the five OHS regulations contains a schedule that outlines the maximum noise exposure level that an employee can be exposed to for a given period. As the noise exposure level increases, the amount of time during which an employee can be exposed to that noise level decreases to reduce the potential for hearing damage.

Occupational noise exposure limits

The COHSR, OTOHSR, and AOHSR currently set the maximum noise exposure level in a workplace at 87 dBA ($L_{ex,8}$), meaning an employee should not be exposed to a daily average sound level of 87 dBA or more over an eight-hour work shift. This daily noise exposure limit is not aligned with the limit established in the OGOSHR and MOHSR, nor with that of any of the 13 provinces and territories where the current noise exposure limit is set at 85 dBA ($L_{ex,8}$). Additionally, this noise exposure limit is higher than the noise exposure limit of 85 dBA ($L_{ex,8}$), recommended by both the CSA Group⁶ and the United States Centers for Disease Control and Prevention.⁷

Éléments individuels

Unités de mesure et taux d’échange

La pression acoustique, qui est perçue comme « le volume sonore », est mesurée dans les cinq règlements sur la SST à l’aide d’une unité de mesure appelée « décibels pondérés A (dBA) ». Cette unité de mesure sert à mesurer le niveau acoustique en milieu de travail à un moment donné et à déterminer le niveau sonore moyen auquel un employé est exposé tout au long de sa journée de travail. Il est important de calculer le niveau d’exposition acoustique moyen d’un employé, car les niveaux sonores dans un milieu de travail peuvent fluctuer au cours de la journée et l’exposition d’un employé à divers niveaux sonores peut également varier en fonction des tâches qu’il effectue et de l’endroit où il se trouve⁵. Le terme « niveau d’exposition au bruit ($L_{ex,8}$) » est utilisé dans le règlement sur la SST pour indiquer le niveau sonore moyen auquel un employé est exposé en milieu de travail sur une période de huit heures. Ainsi, chaque fois que le terme « ($L_{ex,8}$) » suit une mesure du niveau sonore dans un règlement sur la SST, il indique que la mesure est une moyenne (pour une période de huit heures) et non une mesure prise à un moment donné. Par exemple, « 85 dBA » est le niveau sonore à un moment donné, tandis que « 85 dBA ($L_{ex,8}$) » est le niveau sonore moyen sur une période de huit heures.

Chacun des cinq règlements sur la SST contient une annexe qui indique le niveau maximal d’exposition au bruit auquel un employé peut être exposé pendant une période donnée. À mesure que le niveau d’exposition au bruit augmente, le temps pendant lequel un employé peut être exposé à ce niveau diminue pour réduire le risque de dommage auditif.

Limites d’exposition au bruit en milieu de travail

Le RCSST, le RSSTT et le RSSTA fixent actuellement le niveau maximal d’exposition au bruit dans un lieu de travail à 87 dBA ($L_{ex,8}$), ce qui signifie qu’un employé ne doit pas être quotidiennement exposé à un niveau sonore moyen de 87 dBA ou plus pendant un quart de travail de huit heures. Cette limite quotidienne d’exposition au bruit n’est pas la même que celle établie dans le RSSTPG et le RSSTMM ni par les 13 provinces et territoires qui l’ont fixée à 85 dBA ($L_{ex,8}$). En outre, cette limite d’exposition au bruit est supérieure à la limite d’exposition au bruit de 85 dBA ($L_{ex,8}$), recommandée par le Groupe CSA⁶ et les Centers for Disease Control and Prevention⁷ des États-Unis.

⁵ *Measuring Occupational Noise*, p. 6.

⁶ CSA Z1007:22, *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, CSA Group, 2022, at cl. 8.2.1, p. 59.

⁷ Noise and Hearing Loss, [About Occupational Hearing Loss](#), Centers for Disease Control and Prevention, 25 Jan. 2023.

⁵ *Mesure du bruit au travail*, p. 6.

⁶ CSA Z1007:F22, *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, Groupe CSA, 2022, art. 8.2.1, p. 59.

⁷ Noise and Hearing Loss, [About Occupational Hearing Loss \(disponible en anglais seulement\)](#), Centers for Disease Control and Prevention, 25 Jan. 2023.

In the MOHSR, there are additional provisions related to the maximum allowable noise exposure level in crew accommodation spaces, defined as living, eating, recreational or sleeping quarters. The noise exposure limit for these spaces is currently set to 75 dBA ($L_{ex,8}$). These noise exposure limits do not align with the best practices in the marine industry and do not align with the International Maritime Organization's *Code on Noise Levels on Board Ships*⁸ (the IMO Code), which Canada ratified in 2014. For example, the IMO Code currently requires that a noise exposure limit of 60 dBA ($L_{ex,8}$) in sleeping quarters, 65 dBA ($L_{ex,8}$) in eating quarters, and 65 dBA ($L_{ex,8}$) in closed recreation quarters be followed in vessels. The OGOSHR also have provisions related to noise exposure levels in sleeping quarters, currently set at 75 dBA ($L_{ex,8}$).

Measurement and calculation of noise exposure

The COHSR, OTOHSR, and AOHSR contain provisions related to the procedures to follow and the noise testing instruments to use when an employer is conducting measurements and calculations of an employee's noise exposure level in a workplace. Currently, the procedures for measuring noise exposure in these three OHS regulations are not fully aligned with the latest edition of CSA Standard Z107.56-18 (R2022), *Measurement of noise exposure*, hereinafter referred to as CSA Standard Z107.56-18. For example, the current OHS regulations require the employer to take into account noise levels of 74 dBA and greater when measuring and calculating an employee's noise exposure level; however, CSA Standard Z107.56-18 requires the employer to take into account noise levels of 75 dBA and greater⁹ when measuring and calculating an employee's noise exposure level. Therefore, the threshold level to be taken into consideration in the current OHS regulations is misaligned by 1 dBA.

Hazard investigation

The COHSR, OTOHSR, and AOHSR require an employer to appoint a qualified person to carry out a hazard investigation if an employee is likely to be exposed to noise that reaches hazardous levels for a duration that is likely to endanger the employee's hearing. Currently, the trigger for a hazard investigation is set at 84 dBA, 3 dBA below the current maximum limit of 87 dBA ($L_{ex,8}$). This means that according to the COHSR, OTOHSR, and AOHSR, 84 dBA ($L_{ex,8}$) is considered a hazardous level of noise that warrants an investigation. The MOHSR contain a similar requirement but set the trigger for a hazard investigation

Dans le RSSTMM, il y a d'autres dispositions concernant le niveau d'exposition au bruit maximal permis dans les espaces de logement de l'équipage, c'est-à-dire les locaux de logement, de repas, de loisirs ou de repos. La limite d'exposition au bruit dans ces espaces est actuellement de 75 dBA ($L_{ex,8}$). Ces limites d'exposition au bruit ne sont pas conformes aux pratiques exemplaires de l'industrie maritime et ne sont pas conformes au *Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires*⁸ de l'Organisation maritime internationale, ratifié par le Canada en 2014. Par exemple, ce recueil exige actuellement le respect, dans les navires, d'une limite d'exposition au bruit de 60 dBA ($L_{ex,8}$) dans les dortoirs, de 65 dBA ($L_{ex,8}$) dans les espaces pour les repas et de 65 dBA ($L_{ex,8}$) dans les espaces de loisirs fermés. Le RSSTPG prévoit également des dispositions relatives aux niveaux d'exposition au bruit dans les dortoirs, soit de 75 dBA ($L_{ex,8}$).

Mesure et calcul de l'exposition au bruit

Le RCSST, le RSSTT et le RSSTA prévoient des dispositions relatives aux procédures à suivre et aux instruments d'essai à utiliser lorsqu'un employeur effectue des mesures et des calculs du niveau d'exposition au bruit d'un employé dans un lieu de travail. À l'heure actuelle, les procédures de mesure de l'exposition au bruit dans ces trois règlements sur la SST ne sont pas entièrement conformes à la dernière version de la norme Z107.56:F18 (C2022) de la CSA, *Mesure de l'exposition au bruit*, ci-après nommée la norme CSA Z107.56:F18. Par exemple, la réglementation actuelle en matière de SST exige que l'employeur tienne compte des niveaux de bruit de 74 dBA et plus lors de la mesure et du calcul du niveau d'exposition au bruit d'un employé, mais la norme CSA Z107.56:F18 exige que l'employeur tienne compte des niveaux de bruit de 75 dBA et plus⁹. Ainsi, le seuil dont il faut tenir compte conformément à la réglementation actuelle en matière de SST diffère de 1 dBA.

Enquête sur les risques

Le RCSST, le RSSTT et le RSSTA exigent qu'un employeur nomme une personne qualifiée pour mener une enquête sur les risques si un employé est susceptible d'être exposé à un bruit atteignant des niveaux dangereux pendant une période qui pourrait mettre en danger son audition. Pour l'instant, le niveau pour lancer une enquête sur les risques est établi à 84 dBA, soit 3 dBA sous la limite maximale actuelle de 87 dBA ($L_{ex,8}$). Cela signifie que selon le RCSST, le RSSTT et le RSSTA, 84 dBA ($L_{ex,8}$) est considéré comme un niveau de bruit dangereux qui justifie une enquête. Le RSSTMM prévoit une exigence semblable,

⁸ *Resolution MSC.337(91) – Adoption of the Code on Noise Levels on Board Ships*, International Maritime Organization (IMO), 2012. Accessed 16 Jan. 2024.

⁹ This is the current dBA level that is prescribed to be taken into account according to the COHSR, OTOHSR, and AOHSR for measuring and calculating the employee's noise exposure level.

⁸ *Resolution MSC.337(91) – Adoption of the Code on Noise Levels on Board Ships* (disponible en anglais seulement), Organisation maritime internationale (OMI), 2012. Consulté le 16 janv. 2024.

⁹ Il s'agit du niveau actuel de dBA qui doit être pris en compte selon le RCSST, le RSSTT et le RSSTA aux fins de la mesure et du calcul du niveau d'exposition au bruit de l'employé.

at 85 dBA ($L_{ex,8}$), whereas the OGOSHR do not have any provisions related to a hazard investigation.

Although the five OHS regulations do not contain an explicit requirement for an employer to conduct daily noise measurements in the workplace, the requirement for a hazard investigation to be conducted when certain noise levels are reached creates an implicit requirement for employers to monitor noise exposure in the workplace as needed. Identifying that exposure levels may be reaching the level where a hazard investigation must be conducted can be as simple as noticing that it is hard to converse without using a raised voice in a work area or during a particular process.¹⁰ However, the employer can also suspect that noise exposure levels have become dangerously loud and that a hazard investigation is required by the following common indicators in a workplace:

- speech is not easily understood at a normal distance;¹¹
- people must raise their voice or shout to be heard by someone that is 1 m (3 ft.) away;¹²
- noise complaints are made;¹³
- people hear a ringing or humming noise when they leave work;¹⁴
- people experience sounds as dull or flat after leaving a noisy area;¹⁵
- noises in the workplace are louder than busy city traffic;¹⁶ and
- at the end of a work shift, people have to increase the volume of their radio, television, or phone to a level that was louder than before the work shift or to a level that is too loud for others.¹⁷

To assess whether there is suspected hazardous noise in the workplace and whether a hazard investigation should occur, the employer, employees, policy and workplace committee members, and health and safety representatives should also rely on the sound levels in manufacturer specifications for machinery and on industry knowledge about sound levels related to certain processes and tasks.

mais établit le niveau pour lancer une enquête sur les risques à 85 dBA ($L_{ex,8}$), alors que le RSSTPG ne contient aucune disposition relative à une enquête sur les risques.

Bien que les cinq règlements sur la SST n'exigent pas explicitement que l'employeur relève quotidiennement le niveau de bruit en milieu de travail, l'obligation d'effectuer une enquête sur les risques lorsque certains niveaux de bruit sont atteints est une demande implicite pour les employeurs de surveiller l'exposition au bruit en milieu de travail, selon les besoins. Déterminer que les niveaux d'exposition atteignent possiblement le niveau auquel une enquête sur les risques doit être menée peut être aussi simple que de remarquer s'il est difficile de converser sans devoir hausser la voix dans un lieu de travail ou pendant un processus particulier¹⁰. Toutefois, l'employeur peut également soupçonner que le niveau d'exposition au bruit est devenu dangereusement élevé dans un lieu de travail et qu'une enquête sur les risques est requise conformément aux indicateurs communs suivants :

- la parole n'est pas facile à comprendre à une distance normale¹¹;
- les gens doivent lever la voix ou crier pour être entendus par une personne qui se trouve à 1 m (3 pi) de distance¹²;
- des plaintes de bruit sont formulées¹³;
- les gens entendent un sifflement ou un bourdonnement lorsqu'ils quittent le travail¹⁴;
- les gens perçoivent les sons comme étant sourds ou plats après avoir quitté une zone bruyante¹⁵;
- les bruits sur le lieu de travail sont plus forts que ceux d'une circulation urbaine intense¹⁶;
- à la fin d'un quart de travail, les gens doivent augmenter le volume de leur radio, de leur téléviseur ou de leur téléphone à un niveau plus fort qu'avant le quart de travail ou à un niveau trop élevé pour les autres¹⁷.

Pour évaluer si le niveau de bruit représente un danger dans un milieu de travail et si une enquête sur les risques doit être menée, l'employeur, les employés, les membres du comité d'orientation et du comité local et les représentants de la santé et de la sécurité doivent aussi se fier aux niveaux acoustiques spécifiés par les fabricants de la machinerie utilisée et aux connaissances de l'industrie sur les niveaux acoustiques liés à certains processus et tâches.

¹⁰ CSA Z1007:22, *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, CSA Group, 2022, p. 9.

¹¹ CSA Z1007:22, *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, CSA Group, 2022, p. 26.

¹² Noise and Hearing Loss, [Noise-Induced Hearing Loss](#), Centers for Disease Control and Prevention, 23 Jan. 2023.

¹³ CSA Z1007:22, *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, CSA Group, 2022, p. 26.

¹⁴ [Noise - Measurement of Workplace Noise](#), Canadian Centre for Occupational Health and Safety, 13 Jun. 2023.

¹⁵ Noise and Hearing Loss, [Noise-Induced Hearing Loss](#).

¹⁶ Noise - Measurement of Workplace Noise.

¹⁷ Noise - Measurement of Workplace Noise.

¹⁰ CSA Z1007:F22, *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, Groupe CSA, 2022, p. 9.

¹¹ CSA Z1007:F22, *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, Groupe CSA, 2022, p. 26.

¹² Noise and Hearing Loss, [Noise-Induced Hearing Loss \(disponible en anglais seulement\)](#), Centers for Disease Control and Prevention, 23 Jan. 2023.

¹³ CSA Z1007:F22, *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, Groupe CSA, 2022, p. 26.

¹⁴ [Bruit - Mesure du bruit sur les lieux de travail](#), Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail, 13 juin 2023.

¹⁵ Noise and Hearing Loss, [Noise-Induced Hearing Loss](#).

¹⁶ Bruit - Mesure du bruit sur les lieux de travail.

¹⁷ Bruit - Mesure du bruit sur les lieux de travail.

Alternatively, as a solution to the issue of detecting hazardous noise levels proactively, it is recommended at clause 5.1 of CSA Standard Z1007:22, *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, hereinafter referred to as CSA Standard Z1007:22, that employers conduct regular noise measurements in the workplace at a predetermined frequency to detect whether the noise is reaching hazardous levels as part of the “noise hazard detection” component of the employers’ hearing loss prevention program.¹⁸ This hazard detection component of the hearing loss prevention program would be a useful tool for the employer to determine

- the severity of the noise hazard in the workplace (how far above the noise exposure limit the noise exposure level reaches in a workplace);
- the source of the noise hazard so that it can be eliminated or reduced; and
- the appropriate hearing protection devices — where the noise hazard cannot be eliminated or reduced — to provide to employees based on the severity of the noise hazard.

Report to Head of Compliance and Enforcement

The COHSR, OTOHSR, and AOHSR currently require employers to submit a one-time report to the Head of Compliance and Enforcement (HOCE) if it is not feasible for the employer to maintain an employee’s noise exposure within the prescribed limits without providing hearing protectors. This report must set out the reasons why it is not feasible for the employer to comply with the prescribed limits. Additionally, the employer is required to provide a copy of this report to the workplace committee or the health and safety representative. The OGOHSR contain a requirement for the employer to make a one-time report to the HOCE if it is not feasible for the employer to maintain an employee’s noise exposure within the prescribed limits without providing hearing protectors. However, the employer is not required to provide a copy of this report to the workplace committee or the health and safety representative. The MOHSR do not contain this requirement.

Annual audiometric testing

Hearing loss related to excessive occupational noise exposure is usually gradual and frequently goes unnoticed or is ignored until the effects become more obvious.¹⁹ However, it can also be immediate, such as when an individual is exposed to a sudden burst of loud sound. Hearing

Par ailleurs, comme solution à la question de la détection proactive des niveaux de bruit dangereux, il est recommandé à l’article 5.1 de la norme Z1007:F22 de la CSA, *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, ci-après nommée la norme CSA Z1007:F22, que les employeurs mesurent régulièrement le bruit en milieu de travail, à une fréquence prédéterminée, afin de détecter si le bruit atteint des niveaux dangereux, dans le cadre de la composante « détection des risques liés au bruit » de leur programme de prévention de la perte auditive¹⁸. Cette composante de détection des risques du programme de prévention de la perte auditive serait un outil utile pour l’employeur afin de déterminer :

- la gravité des risques liés au bruit en milieu de travail (quel est l’écart entre la limite du niveau d’exposition au bruit et le réel niveau d’exposition dans le milieu de travail);
- la source du bruit qui pose des risques, de sorte qu’elle puisse être éliminée ou réduite;
- les appareils de protection auditive appropriés — en fonction de la gravité des risques liés au bruit — qu’il doit fournir lorsque les risques de bruit ne peuvent être éliminés ou réduits.

Rapport au chef de la conformité et de l’application

Le RCSST, le RSSTT et le RSSTA exigent actuellement que les employeurs soumettent un rapport une seule fois au chef de la conformité et de l’application (CCA) s’ils sont incapables de maintenir l’exposition au bruit d’un employé dans les limites prescrites, sans fournir de protecteurs auditifs. Ce rapport doit exposer les raisons pour lesquelles il n’est pas possible pour l’employeur de respecter les limites prescrites. En outre, l’employeur est tenu de fournir un exemplaire de ce rapport au comité local ou au représentant en matière de santé et de sécurité. Le RSSTPG exige également que l’employeur soumette un rapport unique au CCA s’il est incapable de maintenir l’exposition au bruit d’un employé dans les limites prescrites, sans fournir de protecteurs auditifs. Toutefois, l’employeur n’est pas tenu de fournir un exemplaire de ce rapport au comité local ou au représentant en matière de santé et de sécurité. Le RSSTMM ne prévoit pas cette exigence.

Examens audiométriques annuels

La perte auditive liée à une exposition excessive au bruit au travail est généralement progressive et passe souvent inaperçue ou est ignorée jusqu’à ce que ses effets deviennent plus évidents¹⁹. Cependant, elle peut également être immédiate, par exemple lorsqu’une personne

¹⁸ CSA Z1007:22, *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, CSA Group, 2022, p. 26.

¹⁹ *Deafness and hearing loss: Safe listening*, World Health Organization, 2022.

¹⁸ CSA Z1007:F22, *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, Groupe CSA, 2022, p. 26.

¹⁹ *Surdité et déficience auditive :  coute sans risque*, Organisation mondiale de la Santé, 2022.

loss from occupational exposure could be prevented or slowed by preventive actions such as regular audiometric testing, the development and implementation of a hearing loss prevention program, and assurance that employees are using appropriate hearing protection devices. The five OHS regulations currently require employers to provide hearing protectors to employees when they are exposed to noise that exceeds the noise exposure limit of 87 dBA ($L_{ex,8}$). In practice, employers may also proactively provide hearing protectors to employees in situations where they suspect the noise in the workplace is likely to be close to the prescribed limit as a precautionary measure. However, none of the five OHS regulations currently require the employer to conduct annual audiometric testing or develop and implement a hearing loss prevention program when noise exceeds the limit. Therefore, there are no mechanisms for employers to adequately monitor whether their employees are suffering from noise-induced hearing loss. Further, the five OHS regulations do not align with the OHS regulations in 9 of the 13 provinces and territories, which now require an employer to provide employees with annual or biennial audiometric testing.

Hearing loss prevention program

While 6 of the 13 provinces and territories in Canada now require an employer to develop and implement a hearing conservation program or plan for the purpose of preventing noise-induced hearing loss in employees, none of the federal OHS regulations currently require the employer to implement and maintain a hearing loss prevention program if the employer cannot comply with the maximum noise exposure level.

Objective

The objective of the proposed *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Canada Labour Code (Sound Levels)* [the proposed Regulations] is to protect the health and safety of employees in federally regulated workplaces by

- reducing the risk of hearing impairment;
- clarifying regulatory language; and
- requiring compliance with the most up-to-date technical standards in workplaces.

est exposée à un bruit soudain et intense. La perte auditive due à une exposition professionnelle peut être évitée ou ralentie par des mesures préventives, telles que des examens audiométriques réguliers, l'élaboration et la mise en œuvre d'un programme de prévention de la perte auditive et la garantie que les employés utilisent des appareils de protection auditive appropriés. Les cinq règlements en matière de santé et de sécurité au travail exigent actuellement que les employeurs fournissent des protecteurs auditifs aux employés lorsqu'ils sont exposés à un bruit dépassant la limite d'exposition au bruit de 87 dBA ($L_{ex,8}$). Dans la pratique, les employeurs peuvent également fournir de manière proactive des protecteurs auditifs à leurs employés dans les situations où ils soupçonnent que le bruit sur le lieu de travail est susceptible d'être proche de la limite prescrite. Cependant, aucun des cinq règlements sur la santé et la sécurité au travail n'oblige actuellement l'employeur à effectuer des examens audiométriques annuels ou à élaborer et à mettre en œuvre un programme de prévention de la perte auditive lorsque le niveau de bruit dépasse la limite. Il n'existe donc aucun mécanisme permettant aux employeurs de vérifier de manière adéquate si leurs employés souffrent d'une perte auditive due au bruit. En outre, les cinq règlements sur la SST ne sont pas alignés sur les règlements en vigueur dans 9 des 13 provinces et territoires, qui exigent désormais que les employeurs fournissent à leurs employés des examens audiométriques annuels ou bisannuels.

Programme de prévention de la perte auditive

Bien que 6 des 13 provinces et territoires du Canada exigent maintenant qu'un employeur élabore et mette en œuvre un programme ou un plan de protection de l'ouïe dans le but de prévenir la perte auditive due au bruit chez les employés, aucun des règlements fédéraux en matière de SST n'exige actuellement que l'employeur mette en œuvre et ne tienne à jour un programme de prévention de la perte auditive si l'employeur ne peut se conformer au niveau maximal d'exposition au bruit.

Objectif

Le projet de *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu du Code canadien du travail (niveaux acoustiques)* [le projet de règlement] a pour objectif la protection de la santé et de la sécurité des employés dans les milieux de travail réglementés par le gouvernement fédéral par :

- la réduction du risque de déficience auditive;
- la clarification du libellé réglementaire;
- l'obligation, dans les lieux de travail, du respect des normes techniques les plus récentes.

Description

The proposed Regulations would repeal and replace the noise provisions in the following OHS regulations made under the Code:

- Part VII of the COHSR;
- Part IV of the OTOHSR.
- Part VIII of the OGOSHR;
- Part 12 of the MOHSR; and
- Part 2 of the AOHSR.

The proposed provisions would retain some of the existing requirements from the COHSR, OTOHSR, and AOHSR, add some new requirements, remove some requirements, and make changes to language and referenced technical standards, as outlined below. The noise provisions in the OGOSHR and MOHSR would be changed the most, as they are the most outdated and currently do not align with the requirements that are set out in the COHSR, OTOHSR, and AOHSR. Additionally, the proposed Regulations would amend the AMPs Regulations by assigning a violation type (A–D) to the new requirements that are being proposed.

Requirements that have not changed

Below is a description of the requirements that have stayed the same, with the exception of small updates to the language in the English and French for grammatical purposes or for harmonization of the language (e.g. changing the word “sound” to “noise” in the English provisions, which did not require changes to the French provisions, as the word “bruit” is still appropriate).

For the COHSR, OTOHSR, MOHSR, and AOHSR, the following definitions and requirements have stayed the same:

- the definition of “dBA”
- the definition of “sound pressure level”
- the requirement for the employer to appoint a qualified person who will conduct a hazard investigation into the degree of an employee’s exposure to noise in the workplace
- the requirement for the employer to notify the workplace committee or the health and safety representative of the hazard investigation that is being conducted and of the name of the person appointed to carry out the investigation
- the requirement for the qualified person to consider the following during the hazard investigation:
 - the sources of sound in the workplace
 - the sound levels and duration of exposure to which an employee is likely to be exposed

Description

Le projet de règlement abrogerait et remplacerait les dispositions relatives au bruit dans les règlements sur la SST suivants pris en vertu du Code :

- la partie VII du RCSST;
- la partie IV du RSSTT;
- la partie VIII du RSSTPG;
- la partie 12 du RSSTMM;
- la partie 2 du RSSTA.

Les dispositions proposées conserveraient certaines des exigences existantes dans le RCSST, le RSSTT et le RSSTA, en ajouteraient de nouvelles, en supprimeraient d’autres et modifieraient le langage et les normes techniques citées, tel qu’il est décrit ci-dessous. Les plus importantes modifications seraient apportées aux dispositions relatives au bruit du RSSTPG et du RSSTMM, car elles sont les plus désuètes et ne sont pas conformes aux exigences énoncées dans le RCSST, le RSSTT et le RSSTA. De plus, le projet de règlement modifierait le Règlement sur les SAP par l’attribution d’un type de violation (de A à D) aux nouvelles exigences qui sont proposées.

Exigences inchangées

Ci-dessous est une description des exigences qui sont restées les mêmes, à l’exception de mises à jour mineures à l’anglais et au français à des fins grammaticales ou d’harmonisation du langage (par exemple remplacer le mot « sound » par « noise » dans les dispositions en anglais, ce qui n’a pas nécessité de changements aux dispositions en français, car le mot « bruit » demeure approprié).

Les définitions et les exigences des RCSST, RSSTT, RSSTMM et RSSTA restées intactes sont les suivantes :

- la définition de « dBA »
- la définition de « niveau de pression acoustique »
- l’exigence pour l’employeur de confier à une personne qualifiée la responsabilité pour faire enquête sur les risques du degré d’exposition d’un employé au bruit dans un milieu de travail
- l’exigence pour l’employeur d’aviser le comité local ou le représentant en matière de santé et sécurité au travail de la tenue d’une enquête sur les risques et du nom de son responsable
- l’exigence pour la personne qualifiée qui effectue une enquête sur les risques de prendre en considération ce qui suit :
 - les sources d’émission sonore au lieu de travail
 - les niveaux acoustiques auxquels l’employé peut vraisemblablement être exposé et la durée d’exposition

- the methods being used by the employer to reduce exposure; and
- the probability that the exposure of the employee is likely to exceed the prescribed limits
- the requirement for the qualified person to produce, sign and date a report that outlines their observations concerning what they investigated and their recommendations related to the measures that the employer should take to comply with the prescribed noise exposure limit
- the requirement for the employer to keep a copy of the hazard report for a period of 10 years
- if the hazard report states that employees are likely to be exposed to hazardous noise, the requirement for the employer to provide employees with written information describing the hazards associated with exposure to high levels of sound

For the COHSR, OTOHSR, and AOHSR, the following requirement has stayed the same:

- the requirement for the employer to use engineering controls or other physical means other than hearing protectors to reduce an employee's noise exposure so that it does not exceed the prescribed limits.

For the COHSR and OTOHSR, the following requirement has stayed the same:

- the requirement for the employer to ensure that every person to whom the employer grants access to the workplace, who is likely to be exposed to noise that exceeds the prescribed limits, uses a hearing protector that meets the prescribed standard.

Proposed changes to all five OHS regulations

Changes to language

To ensure consistency across the five OHS regulations, the word “sound” has been changed to the word “noise” throughout all five OHS regulations in English.

Definitions

The “Definitions” section in English would replace the “Interpretation” section in all five OHS regulations. The following definitions would be changed for the COHSR, OTOHSR, MOHSR, and AOHSR:

- The definition of “A-weighted sound pressure level” would now include the phrase “expressed in dBA,” and the references to the technical standard would be removed from the definition.

- les méthodes utilisées par l'employeur pour réduire l'exposition
- la probabilité que l'exposition de l'employé peut vraisemblablement dépasser les limites prescrites
- l'exigence pour la personne qualifiée de produire, signer et dater un rapport décrivant ses observations concernant son examen et ses recommandations relatives aux mesures que l'employeur devrait prendre pour se conformer à la limite d'exposition au bruit prescrite
- l'exigence pour l'employeur de conserver un exemplaire du rapport sur les risques pendant une période de 10 ans
- si le rapport sur les risques indique que les employés sont susceptibles d'être exposés à des bruits dangereux, l'exigence pour l'employeur de fournir aux employés des informations écrites décrivant les risques liés à l'exposition à des niveaux sonores élevés

Pour les RCSST, RSSTT et RSSTA, l'exigence suivante reste intacte :

- l'exigence pour l'employeur d'utiliser des dispositifs techniques ou des moyens matériels autres que des protecteurs auditifs pour réduire toute exposition de l'employé au bruit à un niveau n'excédant pas les limites prescrites.

Pour les RCSST et RSSTT, l'exigence suivante reste intacte :

- l'exigence pour l'employeur de veiller à ce que chaque personne à qui est permis l'accès au lieu de travail et qui sera possiblement exposée à un bruit excédant les limites prescrites, utilise des protecteurs auditifs qui respectent la norme prescrite.

Modifications proposées à l'ensemble des cinq règlements sur la SST

Modifications au langage

Aux fins d'harmonisation dans l'ensemble des cinq règlements sur la SST, le mot « noise » a remplacé le mot « sound » dans les cinq règlements en anglais.

Définitions

L'article intitulé « Interpretation » en anglais changerait pour « Definitions » dans chacun des cinq règlements sur la SST. Dans les RCSST, RSSTT, RSSTMM et RSSTA, les définitions ci-dessous subiraient les modifications suivantes :

- La définition de « niveau de pression acoustique pondéré A » inclurait désormais l'expression « exprimé en dBA », et les renvois à la norme technique seraient supprimés de la définition.

- The definition of “noise exposure level ($L_{ex,8}$)” would remove the mathematical formula used to calculate the noise exposure level and would replace it with information needed by the reader to understand the meaning and use of the term.
- The definition of “sound level meter” would be removed and replaced with the more general term “instrument” to be used throughout the proposed Regulations to cover all types of noise measurement instruments, including dosimeters and integrating sound level meters.

The following definitions would be changed in the OGOHSR:

- The definition of the term “sound level meter” would be removed.
- Definitions would be added for the following terms that are currently not defined in the OGOHSR: “A-weighted sound pressure level,” “dBA,” “noise exposure level ($L_{ex,8}$),” and “sound pressure level.”²⁰

Hearing protection

CSA Standard Z94.2-14 (R2024), *Hearing protection devices — Performance, selection, care, and use*, would replace the following outdated standards in the five OHS regulations:

- CSA Standard Z94.2-M1984, *Hearing Protectors* (used in COHSR and OGOHSR)
- CSA Standard CAN/CSA-Z94.2-02 (R2007), *Hearing Protection Devices — Performance, Selection, Care and Use* (used in the OTOHSR, MOHSR, and AOHSR)

The reference would be made ambulatory.

Hearing loss prevention program

Employers would be required to develop, implement, and maintain a hearing loss prevention program if it is not feasible for the employer to comply with the new noise exposure limits set out in the schedule to the proposed Regulations. This program must be developed in consultation with the policy committee (or if there is no policy committee, the workplace committee or the health and safety representative).

Employers would be required to conduct an evaluation of this program at least once every year.

- La définition de « niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) » supprimerait la formule mathématique utilisée pour le calcul du niveau d'exposition au bruit et la remplacerait par les informations nécessaires au lecteur lui permettant de comprendre la signification et l'utilisation du terme.
- La définition de « sonomètre » serait supprimée et remplacée par le terme plus général « instrument », qui sera utilisé dans l'ensemble du projet de règlement pour couvrir tous les types d'instruments de mesure du bruit, y compris les dosimètres et les sonomètres intégrateurs.

Dans le RSSTPG, les définitions ci-dessous subiraient les modifications suivantes :

- « Sonomètre » et sa définition seraient abrogés.
- Les termes « niveau de pression acoustique pondéré A », « dBA », « niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) » et « niveau de pression acoustique »²⁰ et leur définition seraient ajoutés.

Protection de l'ouïe

Dans les cinq règlements sur la SST, la norme Z94.2-F14 (C2024) de la CSA, *Protecteurs auditifs : performances, sélection, entretien et utilisation*, remplacerait les normes désuètes suivantes :

- la norme Z94.2-M1984 de la CSA, *Protecteurs auditifs* (références : RCSST et RSSTPG)
- la norme CAN/CSA-Z94.2-F02 (C2007) de la CSA, *Protecteurs auditifs : performances, sélection, entretien et utilisation* (références : RSSTT, RSSTMM et RSSTA)

La référence serait dynamique.

Programme de prévention de la perte auditive

Les employeurs seraient tenus d'élaborer, de mettre en œuvre et de maintenir un programme de prévention de la perte auditive s'il leur est impossible de se conformer aux nouvelles limites d'exposition au bruit énoncées à l'annexe du projet de règlement. Ce programme doit être élaboré en consultation avec le comité d'orientation ou, s'il n'y en a pas, avec le comité local ou le représentant en santé et sécurité.

Les employeurs seraient tenus de procéder à une évaluation de ce programme au moins une fois par année.

²⁰ The definitions that are being added to these four terms would align with those that are being added to the COHSR, OTOHSR, MOHSR, and AOHSR as well as with those set out in CSA Standard Z1007:22, *Hearing loss prevention program (HLPP) management*.

²⁰ Les définitions qui sont ajoutées à ces quatre termes s'harmoniseraient avec celles qui sont ajoutées aux RCSST, RSSTT, RSSTMM et RSSTA ainsi qu'avec celles indiquées dans la norme Z1007:F22 de la CSA, *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*.

The program would need to contain the following mandatory elements:²¹

- noise hazard detection;
- noise exposure control;
- provision of hearing protection devices;
- audiometric testing;
- hazard communication; and
- program performance monitoring.

Audiometric testing

Employers would be required to provide employees with an audiometric test when the noise in the workplace exceeds the new limit of 85 dBA ($L_{ex,8}$).

- The audiometric test must be administered by a qualified person.
- The time limit for providing this audiometric test is 6 months from when the employee starts being exposed to the hazardous noise that exceeds the new limit.
- The audiometric testing could be reduced to every 24 months rather than every 12 months if an employee is exposed to a noise exposure level that is equal to or less than 105 dBA ($L_{ex,8}$) and if, after four consecutive annual tests, it is documented that there is
 - (a) no change to the employee's hearing identified during testing;
 - (b) no change to the type of hearing protector used by the employee nor to its use; and,
 - (c) no increase in the noise exposure level to which the employee is exposed.
- This section would also incorporate by reference clause 8.3 in CSA Standard Z1007:22 and would require the employer to ensure that the audiometric test is conducted by an audiometric technician who can demonstrate credentials or licensing.

Additionally, as set out in clause 8.3 of the CSA Standard, the method for audiometric testing would include

- Verifying that testing equipment is maintained and calibrated;
- Documenting any situation that could compromise the validity of test results;
- Obtaining air-conducted hearing thresholds for each employee's ear;
- Ensuring that audiometric test results are filed securely and kept confidential (for the information of the

Le programme contiendrait les éléments obligatoires suivants²¹ :

- la détection des risques liés au bruit;
- le contrôle de l'exposition au bruit;
- la fourniture d'appareils de protection auditive;
- la réalisation d'examen audiométriques;
- la communication des risques;
- la surveillance du rendement du programme.

Examen audiométrique

Les employeurs seraient tenus de fournir aux employés un examen audiométrique lorsque le bruit dépasse la nouvelle limite de 85 dBA ($L_{ex,8}$) dans leur lieu de travail.

- Une personne compétente doit effectuer l'examen audiométrique.
- Le temps limite pour faire passer l'examen audiométrique est de 6 mois à partir du moment où l'employé commence à être exposé à des risques de bruit qui excède la nouvelle limite.
- L'examen audiométrique pourra être fait tous les 24 mois plutôt que tous les 12 mois si un employé est exposé à un niveau de bruit égal ou inférieur à 105 dBA ($L_{ex,8}$) et si, après quatre examens annuels consécutifs :
 - a) on ne note aucun changement à l'ouïe de l'employé pendant les examens;
 - b) on ne note aucun changement au type de protecteur auditif utilisé par l'employé ni à son utilisation;
 - c) on ne note aucune augmentation du niveau d'exposition au bruit auquel l'employé est exposé.
- L'article 8.3 de la norme Z1007:F22 de la CSA serait également inclus aux fins de références dans cet article. De plus, l'employeur devra veiller à ce que les examens audiométriques soient effectués par un technicien en audiométrie qui peut démontrer ses compétences ou son permis d'exercice.

Aussi, comme il est prévu à l'article 8.3 de la norme CSA, la méthode pour les examens audiométriques comprendrait les mesures suivantes :

- vérifier que le matériel d'examen est entretenu et étalonné;
- documenter toute situation qui pourrait compromettre la validité des résultats des examens;
- obtenir des seuils de conduction aérienne pour chaque oreille;

²¹ CSA Z1007:22, *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, CSA Group, 2022, p. 26-66.

²¹ CSA Z1007:F22, *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, Groupe CSA, 2022, p. 26-66.

employee tested and the permitted use of the employer); and,

- Referring the employee for medical follow-up if audiometric test results indicate that it is necessary and including the referral in their records.

Review of audiometric test results

Employers would be required to review the analysis of the audiometric test results and the individual employee test results in consultation with the policy committee (or if there is no policy committee, the workplace committee or the health and safety representative).

Employers would also be required to provide the affected employee(s) with their individual test results and follow the requirements outlined in clause 8.4 of CSA Standard Z1007:22 if they notice a hearing threshold shift. The requirements in clause 8.4 include

- Ensuring that the affected employees follow up with a health care professional to receive an audiogram;
- Reviewing the job of the affected employees to identify any changes that contribute to an increase in exposure to noise and, if necessary, retesting the noise exposure;
- Determining whether any engineering or administrative controls can reduce the levels or duration of noise to which the employees are exposed; and,
- Verifying that adequate hearing protectors have been selected for employees, that the hearing protectors are not damaged, and that employees wear their hearing protectors consistently while working in the hazardous noise.

Record keeping

- Employers would be required to keep records of their employees' audiometric test results for a period of 20 years after they cease employment.
- Employers would also be required to keep records of each evaluation of the hearing loss prevention program for a period of 10 years after the completion of the evaluation.

Additional proposed changes to the COHSR, OTOHSR, and AOHSR

Measurement and calculation of exposure

- The CSA Standard Z107.56-18 (R2022) *Measurement of noise exposure* would replace CSA Standard CAN/

- veiller à ce que les résultats des examens audiométriques soient classés en lieu sûr et gardés confidentiels (pour informer l'employé examiné et aux fins d'utilisation permise par l'employeur);
- diriger l'employé vers un suivi médical si les résultats des examens audiométriques indiquent que c'est nécessaire et consigner les résultats dans son dossier.

Étude des résultats des examens audiométriques

Les employeurs seraient tenus d'examiner l'analyse des résultats des examens audiométriques et les résultats individuels des employés en consultation avec le comité d'orientation (ou s'il n'y a pas de comité d'orientation, le comité local ou le représentant en matière de santé et de sécurité).

Les employeurs seraient également tenus de fournir aux employés concernés leurs résultats individuels et de se conformer aux exigences énoncées à l'article 8.4 de la norme Z1007:F22 de la CSA s'ils constatent un changement au seuil d'audition. Les exigences de l'article 8.4 comprennent :

- veiller à ce que les employés touchés fassent un suivi auprès d'un professionnel de la santé pour recevoir un audiogramme;
- examiner le travail des employés touchés afin de déterminer tout changement qui contribue à une augmentation de l'exposition au bruit et, au besoin, de réévaluer l'exposition au bruit;
- déterminer si des contrôles techniques ou administratifs peuvent réduire les niveaux ou la durée du bruit auxquels les employés sont exposés;
- vérifier que des protecteurs auditifs adéquats ont été choisis pour les employés, que les protecteurs auditifs ne sont pas endommagés et que les employés portent leurs protecteurs auditifs de façon constante lorsqu'ils travaillent dans des conditions où le niveau de bruit pose des risques.

Conservation des registres

- Les employeurs devraient conserver des registres des résultats des examens audiométriques de leurs employés pendant une période de 20 ans après leur cessation d'emploi.
- Les employeurs devraient également conserver des registres de chaque évaluation du programme de prévention des pertes auditives pendant une période de 10 ans après la fin de l'évaluation.

Modifications additionnelles proposées au RCSST, au RSSTT et au RSSTA

Mesure et calcul de l'exposition

- La norme CAN/CSA-Z107.56-F13 de la CSA, *Mesure de l'exposition au bruit*, serait remplacée par la norme

CSA-Z107.56-13, *Measurement of Noise Exposure*, and the references to this standard would be made ambulatory.

- The requirement to set the threshold level in a noise measurement instrument to 75 dBA or more would be changed to 74 dBA or more.

Noise exposure limits

- The “Noise Exposure Limits” section would replace the “Limits of Exposure” section and would lower the daily noise exposure limit from 87 dBA ($L_{ex,8}$) to 85 dBA ($L_{ex,8}$) for an eight-hour work shift.
- The updated schedule of noise exposure limits would align with the lower noise exposure limit of 85 dBA ($L_{ex,8}$) for an eight-hour work shift.
- The updated schedule would also set out the maximum allowable duration for sound exposure in hours and minutes rather than only hours with decimal numerals representing minutes.

Hearing protection

For the COHSR, OTOHSR, and AOHSR, the requirement for the employer to develop and implement a training program on the fit, care, and use of hearing protectors would now be done in consultation with the policy committee rather than the workplace committee or the health and safety representative.

For the AOHSR, to align with the current requirements in the COHSR and OTOHSR, the “Hearing Protection” section would also contain a requirement for the employer to ensure that every person to whom the employer grants access to the workplace uses a hearing protector that meets the requirements of the referenced CSA Standard Z94.2-14 (R2024).

Warning signs

For the COHSR, OTOHSR, and AOHSR, the employer would be required to post signs warning of potentially hazardous levels of noise if the A-weighted sound pressure level in the workplace exceeds 85 dBA, rather than the current 87 dBA.

For the COHSR and OTOHSR, the warning signs section would no longer prescribe how to measure the noise level in the workplace using a sound level meter.

For the AOHSR, employers would now be required to post the warning signs in a conspicuous location in the workplace.

Hazard investigation

- The trigger for a hazard investigation would be reduced from 84 dBA ($L_{ex,8}$) to 82 dBA ($L_{ex,8}$).

Z107.56:F18 (C2022) de la CSA, *Mesure de l'exposition au bruit*, la plus récente et les renvois à cette norme seront à caractère dynamique.

- Le seuil de bruit exigé dans un instrument de mesure du bruit passera de 75 dBA ou plus à 74 dBA ou plus.

Limites d'exposition au bruit

- L'article « Limites d'exposition » sera maintenant intitulé « Limites d'exposition au bruit » et réduira la limite quotidienne d'exposition de 87 dBA ($L_{ex,8}$) à 85 dBA ($L_{ex,8}$) pour un quart de travail de huit heures.
- L'annexe mise à jour sur les limites d'exposition au bruit s'harmoniserait à la limite inférieure d'exposition au bruit de 85 dBA ($L_{ex,8}$) pour un quart de travail de huit heures.
- L'annexe mise à jour indiquerait également la durée maximale admissible pour l'exposition au bruit en heures et en minutes plutôt que seulement en heures, avec des chiffres décimaux représentant les minutes.

Protection de l'ouïe

Pour le RCSST, le RSSTT et le RSSTA, l'employeur est requis de concevoir et de mettre en œuvre un programme de formation sur l'ajustement, l'entretien et l'utilisation des protecteurs auditifs. Cette conception et mise en œuvre seraient maintenant réalisées en consultation avec le comité d'orientation plutôt que le comité local ou le représentant en matière de santé et de sécurité.

Pour le RSSTA, afin d'harmoniser les exigences actuelles du RCSST et du RSSTT, l'article « Protection de l'ouïe » contiendrait également une exigence pour l'employeur de veiller à ce que chaque personne à qui l'employeur accorde l'accès au lieu de travail utilise un protecteur auditif conforme aux exigences de la norme Z94.2:F14 (C2024) de la CSA.

Panneaux avertisseurs

Pour le RCSST, le RSSTT et le RSSTA, l'employeur serait tenu d'afficher sur des panneaux avertisseurs que le niveau acoustique ambiant peut présenter un risque lorsque le niveau de pression acoustique pondéré A est supérieur à 85 dBA plutôt que la limite actuelle de 87 dBA.

Pour le RCSST et le RSSTT, l'article sur les panneaux avertisseurs ne prescrirait plus l'utilisation du sonomètre pour mesurer le niveau de bruit dans le lieu de travail.

Pour le RSSTA, l'employeur serait désormais tenu d'afficher des panneaux avertisseurs dans des endroits bien en vue dans le lieu de travail.

Enquête sur les risques

- L'élément déclencheur d'une enquête sur les risques serait réduit de 84 dBA ($L_{ex,8}$) à 82 dBA ($L_{ex,8}$).

- Like in the warning signs section, the language specifying how to measure the noise level in the workplace using a sound level meter would be removed.
- Employers would be required to notify employees of the results of the hazard investigation, rather than posting a copy of the hazard report in a conspicuous place in the workplace.

Report to Head of Compliance and Enforcement

The current “Report to Head of Compliance and Enforcement” section would be repealed.

Additional proposed changes to the MOHSR

Sound level measurement

- Like in the COHSR, OTOHSR, and AOHSR, employers would be required to follow CSA Standard Z107.56-18 (R2022), *Measurement of noise exposure*, for sound level measurement. There is currently no prescribed standard for measuring noise exposure in the MOHSR.
- Employers would now be required to set the threshold level in a noise measurement instrument to 75 dBA or more when measuring noise exposure.
- Employers would no longer be required to measure the levels of sound in the workplace using the slow exponential-time-averaging characteristic and the A-weighting characteristic of a sound level meter.

Noise exposure limits

The noise provisions at subsections 161(1) to 161(5) would be replaced by a new section titled “Noise Exposure Limits.” New noise exposure limits would be added for crew accommodations for the following passenger and cargo vessels referred to in subsection 4(1) of the *Vessel Construction and Equipment Regulations* (VCER) that weigh 1 600 gross tonnage and above:

- Passenger vessels that are Safety Convention vessels (meaning a vessel to which the International Convention for the Safety of Life at Sea applies);
- Passenger vessels that are not Safety Convention vessels and that are 24 m or more in length; and,
- Cargo vessels that are 24 m or more in length.

On these vessels referred to at subsection 4(1) of the VCER that weigh 1 600 gross tonnage or more, the employer would be required to ensure that an employee is not

- Tout comme pour l'article sur les panneaux avertisseurs, le langage spécifiant la façon d'utiliser un sonomètre pour mesurer le niveau de bruit dans le lieu de travail serait éliminé.
- Les employeurs seraient tenus d'aviser les employés des résultats de l'enquête sur les risques plutôt que d'afficher une copie du rapport des risques à un endroit bien en vue du lieu de travail.

Rapport au chef de la conformité et de l'application

L'article actuel « Rapport au chef de la conformité et de l'application » serait abrogé.

Modifications additionnelles proposées au RSSTMM

Mesure du niveau acoustique

- Tout comme pour le RCSST, le RSSTT et le RSSTA, les employeurs seraient tenus de suivre la norme Z107.56:F18 (C2022) de la CSA, *Mesure de l'exposition au bruit*, pour la mesure de l'exposition au bruit. Sous sa forme actuelle, le RSSTMM n'impose à l'employeur de respecter aucune norme lorsqu'il mesure l'exposition au bruit.
- Les employeurs devraient désormais fixer le seuil d'un instrument de mesure du bruit à 75 dBA ou plus lorsqu'ils mesurent l'exposition au bruit.
- Les employeurs ne seraient plus tenus de mesurer les niveaux sonores sur le lieu de travail à l'aide de la caractéristique de moyenne exponentielle lente et de la caractéristique de pondération A d'un sonomètre.

Limites d'exposition au bruit

Les dispositions relatives au bruit énoncées aux paragraphes 161(1) à 161(5) seraient remplacées par un nouvel article intitulé « Limites d'exposition au bruit ». De nouvelles limites d'exposition au bruit seraient ajoutées pour les logements de l'équipage des bâtiments à passagers et des bâtiments de charge visés au paragraphe 4(1) du *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments* (RCEB) dont la jauge brute est de 1 600 ou plus :

- les bâtiments à passagers qui sont des bâtiments assujettis à la Convention de sécurité (c'est-à-dire les bâtiments auxquels s'applique la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer);
- les bâtiments à passagers qui, à la fois, ne sont pas des bâtiments assujettis à la Convention sur la sécurité et qui mesurent au moins 24 m de longueur;
- les bâtiments de charge qui mesurent au moins 24 m de longueur.

À bord des bâtiments visés au paragraphe 4(1) du RCEB, qui pèsent au moins 1 600 de jauge brute, l'employeur serait tenu de veiller à ce qu'un employé ne soit pas

exposed to a continuous level of sound in crew accommodation spaces that exceeds the following limits set out in paragraph 4.2.3 of the International Maritime Organization Resolution MSC.337(91), *Code on Noise Levels on Board Ships*:

- 60 dBA ($L_{ex,8}$) in cabins (sleeping quarters) and hospitals;
- 65 dBA ($L_{ex,8}$) in messrooms (dining quarters);
- 65 dBA ($L_{ex,8}$) in recreation rooms;
- 75 dBA ($L_{ex,8}$) in open recreation areas (external recreation areas); and,
- 65 dBA ($L_{ex,8}$) in offices.

The grandfathered vessels referred to in section 8 of the VCER and all other vessels would be required to abide by the current noise exposure limit of 75 dBA in all crew accommodations.²²

Although the noise exposure limit for an eight-hour work shift will remain at 85 dBA, the schedule of noise exposure limits would be replaced with a new schedule to align with the format and contents of the schedules being added to the COHSR, OTOHSR, and AOHSR.

Reduction of noise exposure

This section does not currently exist in the MOHSR and will be added to align with the COHSR, OTOHSR, and AOHSR. The employer would now be explicitly required to follow the hierarchy of controls for reducing an employee's exposure to hazardous noise in the workplace by first employing engineering controls or other physical means before resorting to the provision of hearing protectors.

Hearing protection

The hearing protection requirements currently set out at subsection 161(4) and paragraph 162(1)(c) in the MOHSR would be replaced by a new section titled "Hearing Protection." The following changes would be made to the hearing protection requirements to better align with the requirements in the COHSR, OTOHSR, and AOHSR:

- The explicit requirement at subsection 161(4) to provide hearing protectors to employees when the level of impulse sound in a workplace exceeds 140 dBA would be removed. Instead, the employer would be required to provide employees with hearing protection as soon as the exposure to noise exceeds 115 dBA.

exposé à un niveau de bruit continu dans les logements de l'équipage qui dépasse les limites suivantes prévues à l'alinéa 4.2.3 de la Résolution MSC.337(91) de l'Organisation maritime internationale, *Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires*, qui comprend les limites d'exposition au bruit suivantes :

- 60 dBA ($L_{ex,8}$) dans les cabines (chambres) et infirmeries;
- 65 dBA ($L_{ex,8}$) dans les salles à manger;
- 65 dBA ($L_{ex,8}$) dans les salles de loisir;
- 75 dBA ($L_{ex,8}$) dans les espaces récréatifs en plein air (zones extérieures réservées aux loisirs);
- 65 dBA ($L_{ex,8}$) dans les bureaux.

Les bâtiments jouissant de droits acquis visés à l'article 8 du RCEB et tous les autres bâtiments devraient respecter la limite d'exposition au bruit actuelle de 75 dBA dans tous les logements de l'équipage²².

Bien que la limite d'exposition au bruit pour un quart de travail de huit heures restera à 85 dBA, l'annexe relative aux limites d'exposition au bruit serait remplacée par une nouvelle annexe pour s'harmoniser avec le format et le contenu des annexes ajoutées au RCSST, au RSSTT et au RSSTA.

Réduction de l'exposition au bruit

Afin de s'harmoniser avec le RCSST, le RSSTT et le RSSTA, cet article, présentement inexistant dans le RSSTMM, sera ajouté. Dorénavant, l'employeur serait explicitement tenu de suivre la hiérarchie des contrôles pour réduire l'exposition de l'employé aux risques auditifs dans le milieu de travail en utilisant tout d'abord des mécanismes techniques ou des moyens physiques avant de recourir aux protecteurs auditifs.

Protection de l'ouïe

Les exigences relatives à la protection de l'ouïe qui sont actuellement énoncées au paragraphe 161(4) et à l'alinéa 162(1)(c) du RSSTMM seraient remplacées par un nouvel article intitulé « Protection de l'ouïe ». En vue de mieux harmoniser les exigences du RCSST, du RSSTT et du RSSTA, les exigences relatives à la protection de l'ouïe subiraient les changements suivants :

- L'exigence au paragraphe 161(4) de fournir des protecteurs auditifs aux employés lorsque le niveau des bruits d'impact dans un lieu de travail dépasse 140 dBA serait éliminée. À la place, l'employeur devrait protéger l'ouïe des employés aussitôt qu'ils sont exposés à un bruit excédant 115 dBA.

²² Grandfathered vessels include vessels that have never flown the flag of a foreign state and vessels that hold a certificate issued under the *Vessel Certificates Regulations* or the *Vessel Safety Certificates Regulations*.

²² Les bâtiments jouissant de droits acquis comptent les bâtiments qui n'ont jamais battu le pavillon d'un État étranger et qui sont titulaires d'un certificat délivré en application du *Règlement sur les certificats de bâtiment* ou du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment*.

- A new requirement would be introduced for the employer, in consultation with the policy committee, to develop and implement a program to train every employee who is provided a hearing protector in the fit, care and use of the hearing protector.
- A new requirement would be introduced for the employer to ensure that every person to whom the employer grants access to the workplace uses a hearing protector that meets the requirements in CSA Standard Z94.2-14 (R2024) if the person is likely to be exposed to noise levels that exceed the new noise exposure limits.

Warning signs

- Employers would now be required to post the warning signs in a conspicuous location in the workplace.
- The warning sign would now have to be posted if the noise exposure level is greater than 85 dBA ($L_{ex,8}$) rather than when it is equal to or greater than 85 dBA ($L_{ex,8}$).
- The warning sign would no longer be required to outline the maximum permissible number of hours of noise exposure or the requirement to wear hearing protection.

Hazard investigation

The following changes to the “Hazard Investigation” section would be made to better align with the requirements in the COHSR, OTOHSR, and AOHSR:

- The trigger for a hazard investigation would be reduced from the current 85 dBA ($L_{ex,8}$) to 82 dBA ($L_{ex,8}$).
- The hearing protection requirements at paragraph 162(1)(c) would be removed so that they can appear in their own separate section.
- The requirement that prescribes how to measure the noise level in the workplace using a sound level meter would be removed.
- Employers would be required to notify employees of the results of the hazard investigation, rather than posting a copy of the hazard report in a conspicuous place in the workplace.

Proposed changes to the OGOSHR

Sound level measurement

The following changes to the “Sound Level Measurement” section were made to better align with the requirements in the COHSR, OTOHSR, and AOHSR:

- The “Sound Level Measurement” section would now be titled “Measurement and Calculation of Exposure.”

- Une nouvelle exigence serait imposée à l’employeur pour élaborer et mettre en œuvre, en collaboration avec le comité d’orientation, un programme sur l’ajustement, l’entretien et l’utilisation du protecteur auditif visant à former tous les employés qui en reçoivent un.
- Une nouvelle exigence serait imposée à l’employeur pour que chaque personne à qui il accorde l’accès au lieu de travail utilise un protecteur auditif conforme aux exigences de la norme Z94.2:F14 (C2024) de la CSA lorsque la personne est susceptible d’être exposée à des niveaux de bruit supérieurs aux nouvelles limites d’exposition au bruit.

Panneaux avertisseurs

- Les employeurs seraient désormais tenus d’afficher les panneaux avertisseurs dans un endroit bien en vue dans le lieu de travail.
- Les employeurs seraient maintenant tenus d’afficher un panneau avertisseur si le niveau d’exposition au bruit est plus élevé que 85 dBA ($L_{ex,8}$) plutôt que lorsqu’il est égal ou plus élevé que 85 dBA ($L_{ex,8}$).
- Les employeurs ne seraient plus tenus de préciser le nombre maximal d’heures d’exposition au bruit permis ou l’obligation de porter une protection auditive sur les panneaux avertisseurs.

Enquête sur les risques

Afin d’harmoniser le RCSST, le RSSTT et le RSSTA, l’article « Enquête sur les risques » subirait les changements suivants :

- L’élément déclencheur pour effectuer une enquête sur les risques serait réduit de la limite actuelle de 85 dBA ($L_{ex,8}$) à 82 dBA ($L_{ex,8}$).
- Les exigences sur la protection auditive à l’alinéa 162(1)c) seraient éliminées pour former leur propre article.
- L’exigence qui prescrit la façon de mesurer le niveau de bruit dans le lieu de travail grâce au sonomètre serait éliminée.
- Les employeurs seraient tenus d’aviser les employés des résultats de l’enquête des risques plutôt que d’afficher un rapport sur les risques dans un endroit bien en vue sur le lieu de travail.

Modifications proposées au RSSTPG

Mesure du niveau acoustique

Pour mieux harmoniser les exigences du RCSST, du RSSTT et du RSSTA, l’article « Mesure du niveau acoustique » a subi les changements suivants :

- L’article « Mesure du niveau acoustique » serait désormais intitulé « Mesure et calcul de l’exposition ».

- The employer would now be required to follow CSA Standard Z107.56-18 (R2022), *Measurement of noise exposure*.
- The employer would now be required to set the threshold level in a noise measurement instrument to 75 dBA or more when conducting measurements of an employee's noise exposure level in the workplace, as there is currently no prescribed threshold level in the OGOHSR.
- The requirement that prescribes how to measure the noise levels and the impulse sound in the workplace using a sound level meter would be removed.

Levels of sound

- The "Levels of Sound" section would now be titled "Noise Exposure Limits."
- The maximum noise exposure level in sleeping quarters would be reduced from the current 75 dBA ($L_{ex,8}$) to 60 dBA ($L_{ex,8}$).
- Although the noise exposure limit for an eight-hour work shift will remain at 85 dBA, the schedule of noise exposure limits would be replaced with a new schedule to align with the format and contents of the schedules being added to the COHSR, OTOHSR, MOHSR, and AOHSR.

Reduction of noise exposure

A new section would be added to the OGOHSR to align with the COHSR, OTOHSR, and AOHSR. The employer would now be explicitly required to follow the hierarchy of controls for reducing an employee's exposure to hazardous noise in the workplace by first employing engineering controls or other physical means before resorting to the provision of hearing protectors.

Hearing protection

The hearing protection requirements currently set out in paragraph 8.2(3)(b) and in section 8.4 in the OGOHSR would be replaced by a new section titled "Hearing Protection." The following changes to the hearing protection requirements would be made to better align with the requirements in the COHSR, OTOHSR, and AOHSR:

- The explicit requirement in section 8.4 to provide hearing protectors to employees when the level of impulse sound in a workplace exceeds 140 dBA would be removed. Instead, the employer would be required to provide employees with hearing protection as soon as the exposure to noise exceeds 115 dBA.
- A new requirement would be introduced for the employer, in consultation with the policy committee, to develop and implement a program to train every employee who is provided a hearing protector in the fit, care and use of the hearing protector.

- L'employeur serait dorénavant tenu de suivre la norme Z107.56:F18 (C2022) de la CSA, *Mesure de l'exposition au bruit*.
- L'employeur serait maintenant tenu de fixer le seuil de son instrument de mesure du bruit à 75 dBA ou plus lorsqu'il mesure le niveau d'exposition au bruit d'un employé dans son lieu de travail, étant donné qu'aucun seuil n'est actuellement prescrit dans le RSSTPG.
- L'exigence prescrivant la façon de mesurer les niveaux au bruit et le bruit impulsif sur le lieu du travail à l'aide d'un sonomètre serait éliminée.

Niveaux acoustiques

- L'article « Niveaux acoustiques » serait désormais intitulé « Limites d'exposition au bruit ».
- Le niveau d'exposition maximal au bruit dans les dortoirs passerait de la limite actuelle de 75 dBA ($L_{ex,8}$) à 60 dBA ($L_{ex,8}$).
- Bien que la limite d'exposition au bruit pour un quart de travail de huit heures restera à 85 dBA, l'annexe sur les limites d'exposition au bruit serait remplacée par une nouvelle annexe qui adopterait le même format et le même contenu que les annexes ajoutées au RCSST, au RSSTT, au RSSTMM et au RSSTA.

Réduction de l'exposition au bruit

Pour s'harmoniser avec le RCSST, le RSSTT et le RSSTA, un nouvel article serait ajouté au RSSTPG. Dorénavant, l'employeur serait explicitement tenu de suivre la hiérarchie des contrôles en vue de réduire l'exposition de l'employé aux risques auditifs dans le lieu de travail en utilisant tout d'abord des mécanismes techniques ou des moyens physiques avant de recourir aux protecteurs auditifs.

Protection de l'ouïe

Les exigences de protection de l'ouïe présentées actuellement à l'alinéa 8.2(3)(b) et à l'article 8.4 du RSSTPG seraient remplacées par un nouvel article intitulé « Protection de l'ouïe ». Afin d'harmoniser les exigences du RCSST, du RSSTT et du RSSTA, les exigences concernant la protection de l'ouïe subiraient les changements suivants :

- L'exigence explicite à l'article 8.4 de fournir un protecteur auditif aux employés lorsque le niveau des bruits d'impact dans un lieu de travail est supérieur à 140 dBA sera éliminée. À la place, l'employeur devrait protéger l'ouïe des employés aussitôt qu'ils sont exposés à un bruit excédant 115 dBA.
- Une nouvelle exigence serait présentée, en application de laquelle l'employeur devrait élaborer et mettre en œuvre un programme de formation sur l'ajustement, l'entretien et l'utilisation des protecteurs auditifs dispensé à tous les employés qui reçoivent un tel appareil.

- A new requirement would be introduced for the employer to ensure that every person to whom the employer grants access to the workplace uses a hearing protector that meets the requirements in CSA Standard Z94.2-14 (R2024) if the person is likely to be exposed to noise levels that exceed the new noise exposure limits.

Warning signs

- Employers would now be required to post the warning signs in a conspicuous location in the workplace.
- The warning sign would now have to be posted if the noise exposure level is greater than 85 dBA ($L_{ex,8}$) rather than when it is equal to or greater than 85 dBA ($L_{ex,8}$), and the requirement to post warning signs when the peak level of impulse sound exceeds 140 dBA in the workplace would be removed.
- The employer would no longer be required to outline in the warning signs the maximum permissible number of hours of noise exposure or the requirement to wear hearing protection.

Report to Head of Compliance and Enforcement

The requirement at paragraph 8.2(3)(a) for the employer to submit a report in writing to the HOCE if it is not feasible for the employer to abide by the prescribed noise exposure limits would be removed.

Hazard investigation

This section does not currently exist in the OGOHSR and would be added to better align with the COHSR, OTOHSR, MOHSR, and AOHSR.

The employer would be required to appoint a qualified person to carry out a hazard investigation if any employee in the workplace is likely to be exposed to a noise exposure level of 82 dBA ($L_{ex,8}$) or more.²³

The employer would also be required to notify the workplace committee or the health and safety representative of the hazard investigation and the person who has been appointed to carry out the investigation.

The employer would also be required to ensure that the person appointed to carry out the hazard investigation provides a report that outlines

- their observations regarding the sources of noise in the workplace, the noise exposure levels to which employees are likely to be exposed, the methods being used to reduce noise exposure, the likelihood of employee

- Une nouvelle exigence serait présentée, en application de laquelle l'employeur devra veiller à ce que toutes les personnes qui accèdent au lieu de travail utilisent un protecteur auditif qui respecte les exigences de la norme Z94.2:F14 (C2024) de la CSA si elles sont susceptibles d'être exposées à des niveaux acoustiques supérieurs aux nouvelles limites d'exposition au bruit.

Panneaux avertisseurs

- Les employeurs seraient désormais tenus d'afficher des panneaux avertisseurs dans un endroit bien en vue dans le lieu de travail.
- Les employeurs seraient maintenant tenus d'afficher le panneau avertisseur si le niveau d'exposition au bruit est plus élevé que 85 dBA ($L_{ex,8}$) plutôt que lorsqu'il est égal ou plus élevé que 85 dBA ($L_{ex,8}$). Les exigences concernant l'affichage de panneaux avertisseurs lorsque le niveau record des bruits impulsifs excède 140 dBA dans le lieu de travail seraient éliminées.
- L'employeur n'aurait plus à indiquer sur les panneaux avertisseurs le nombre permis d'heures maximal d'exposition au bruit ou l'exigence de porter un protecteur auditif.

Rapport au chef de la conformité et de l'application

L'exigence présentée à l'alinéa 8.2(3)a) qui impose à l'employeur de remettre un rapport écrit au CCA si l'employeur n'est pas en mesure de respecter les limites prescrites d'exposition au bruit serait supprimée.

Enquête sur les risques

Cet article, qui n'existe présentement pas dans le RSSTPG, serait ajouté afin de s'harmoniser avec le RCSST, le RSSTT, le RSSTMM et le RSSTA.

L'employeur devrait confier à une personne qualifiée la responsabilité d'enquêter sur les risques si un employé dans le lieu de travail est susceptible d'être exposé à un niveau acoustique de 82 dBA ($L_{ex,8}$) ou plus²³.

L'employeur serait également tenu d'aviser le comité local ou le représentant en matière de santé et de sécurité d'une enquête sur les risques de même que la personne nommée pour effectuer l'enquête sur les risques.

L'employeur serait également tenu de s'assurer que la personne nommée pour effectuer l'enquête sur les risques soumette un rapport fournissant les grandes lignes suivantes :

- leurs observations relatives aux sources de bruit dans le lieu de travail, les niveaux d'exposition au bruit auxquels les employés sont vraisemblablement exposés,

²³ This section would be identical to the "Hazard Investigation" section that would be added to the COHSR, OTOHSR, MOHSR, and AOHSR.

²³ Cet article sera identique à celui intitulé « Enquête sur les risques » qui sera ajouté au RCSST, au RSSTT, au RSSTMM et au RSSTA.

exposure to noise that exceeds the prescribed limits, and the likelihood of exposure to noise that exceeds 82 dBA ($L_{ex,8}$);

- their recommendations concerning measures that should be taken to comply with the noise provisions under Part VII of the OGOSHR (such as the prescribed noise exposure limits and the hearing protection requirements); and
- their recommendations concerning the employer's selection of hearing protectors and their use by employees who are exposed to noise that exceeds 82 dBA ($L_{ex,8}$).

The report must be kept for a period of 10 years and be made available to employees if they request to see it. If the report states that an employee is likely to be exposed to noise that is equal to or exceeds 82 dBA ($L_{ex,8}$) then the employer is required to

- notify the employees of the results of the investigation; and
- provide employees with written information describing the hazards associated with exposure to high levels of noise.

Proposed changes to the AMPs Regulations

Schedule 1 of the AMPs Regulations would be amended to include violation types for employers who do not comply with the new requirements that are being introduced.

In all five OHS regulations, the following would be designated as an A violation:

- not keeping a record of each employee's audiometric test results for a period of 20 years after the day of their termination; and
- not keeping a record of each evaluation of the hearing loss prevention program for a period of 10 years after the completion of the evaluation.

In all five OHS regulations, the following would be designated as a C violation:

- not providing employees with audiometric tests administered by a qualified person when required;
- not reviewing the employee's audiometric test results with the policy committee;
- not providing employees with their audiometric test results;
- not implementing the required measures listed in clause 8.4 of CSA Standard Z1007:22 if the individual audiometric test results indicate a hearing threshold shift among the employees;
- not developing, implementing and maintaining a hearing loss prevention program when required; and

les méthodes utilisées pour réduire l'exposition au bruit, la vraisemblance que l'exposition de l'employé au bruit excède les limites et que l'exposition au bruit excède 82 dBA ($L_{ex,8}$);

- leurs recommandations concernant les mesures qui devraient être prises pour se conformer aux dispositions de la partie VII du RSSTPG (comme les limites prescrites d'exposition au bruit et les exigences relatives à la protection de l'ouïe);
- leurs recommandations concernant la sélection des employeurs de dispositifs de protection antibruit et leur utilisation par les employés qui sont exposés à du bruit excédant 82 dBA ($L_{ex,8}$).

Le rapport doit être conservé pour une période de 10 ans et être disponible aux employés qui désirent le consulter. Lorsque le rapport indique qu'un employé risque d'être exposé à du bruit qui est égal à 82 dBA ($L_{ex,8}$) ou qui excède ce niveau, l'employeur est tenu :

- d'aviser les employés des résultats de l'enquête;
- de fournir par écrit aux employés de l'information décrivant les risques associés à l'exposition à des niveaux élevés de bruit.

Modifications proposées au Règlement sur les SAP

L'annexe 1 du Règlement sur les SAP serait modifiée pour y inclure les types de violation pour les employeurs qui ne respectent pas les nouvelles exigences mises en place.

Pour les cinq règlements sur la SST, il y aurait violation de type A lorsque l'employeur omettrait de :

- conserver un registre des résultats de l'examen audiométrique de chaque employé pour une période de 20 ans à partir de la date de sa cessation d'emploi;
- conserver un registre de chaque évaluation du programme de prévention de la perte auditive pour une période de 10 ans à partir de la date de l'évaluation.

Pour les cinq règlements sur la SST, il y aurait violation de type C lorsque l'employeur omettrait :

- de faire passer un examen audiométrique à ses employés par une personne qualifiée lorsqu'un tel examen est requis;
- d'étudier les résultats de l'examen audiométrique d'un employé avec le comité d'orientation;
- de fournir aux employés les résultats de leur examen audiométrique;
- de mettre en œuvre les exigences énumérées à la clause 8.4 de la norme Z1007:F22 de la CSA lorsque les résultats de l'examen audiométrique indiquent un changement du seuil auditif parmi les employés;

- not evaluating the hearing loss prevention program at least once every 12 months.

In the MOHSR and OGOHSR,

- not developing and implementing a program to train every employee who is provided with a hearing protector in the fit, care and use of the hearing protector would be designated as a C violation; and
- not ensuring that every person to whom the employer grants access to the workplace uses a hearing protector that meets the requirements of CSA Standard Z94.2-14 (R2024) would be designated as a D violation.

In the MOHSR, the following would be designated as a D violation:

- not abiding by the noise exposure limits set out in paragraph 4.2.3 of the International Maritime Organization Resolution MSC.337(91), *Code on Noise Levels on Board Ships* for vessels that fall under subsection 4(1) of the VCER; and
- not abiding by the 75 dBA ($L_{ex,8}$) noise exposure limit for grandfathered vessels that fall under section 8 of the VCER.

In the OGOSHR, not abiding by the 60 dBA ($L_{ex,8}$) noise exposure limit in sleeping quarters would be designated as a D violation.

Regulatory development

Consultation

The Occupational Health and Safety Advisory Committee (“OHSAC”) is a group composed of representatives from employer and employee associations, corporations, academia, and departments working in federally regulated industries. The main purpose of the OHSAC is to provide the Labour Program with strategic advice and expertise on any matter concerning the improvement of the occupational health and safety of workers and workplaces under the federal jurisdiction. This includes proposing input on changes or additions to regulations.

Between 2019 and 2020, the members of the OHSAC were used to establish a working group with the Labour Program to develop proposed regulatory changes to Part VII (Levels of Sound) of the COHSR.

- d'élaborer, de mettre en œuvre et de maintenir un programme de prévention de la perte auditive lorsqu'un tel programme est requis;
- d'évaluer le programme de prévention de la perte auditive au moins une fois tous les 12 mois.

Pour le RSSTMM et le RSSTPG :

- omettre d'élaborer et de mettre en œuvre un programme de formation sur l'ajustement, l'entretien et l'utilisation des protecteurs auditifs à l'intention de tous les employés qui reçoivent un tel appareil serait considéré comme une violation de type C;
- omettre de veiller à ce que toutes les personnes qui accèdent au lieu de travail utilisent un protecteur auditif qui respecte les exigences de la norme Z94.2-F14 (C2024) de la CSA serait considéré comme une violation de type D.

Pour le RSSTMM, il y aurait violation de type D lorsque l'employeur :

- ne respecterait pas les limites d'exposition au bruit présentées à l'article 4.2.3 de la résolution MSC.337(91) de l'Organisation maritime internationale intitulée *Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires* pour les navires visés par le paragraphe 4(1) du RCEB;
- ne respecterait pas la limite d'exposition au bruit de 75 dBA ($L_{ex,8}$) pour les bâtiments jouissant de droits acquis visés par l'article 8 du RCEB.

Pour le RSSTPG, il y aurait violation de type D lorsque l'employeur ne respecterait pas la limite d'exposition au bruit de 60 dBA ($L_{ex,8}$) dans les dortoirs.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Le Comité consultatif sur la santé et la sécurité au travail (« CCSST ») est un groupe composé de représentants d'associations d'employeurs et d'employés, d'entreprises, d'universités et de ministères travaillant dans des industries sous réglementation fédérale. L'objectif principal du CCSST est de fournir au Programme du travail des conseils stratégiques et une expertise sur toute question concernant l'amélioration de la santé et de la sécurité au travail des travailleurs et des lieux de travail de compétence fédérale. Cela comprend également la formulation de commentaires au sujet des modifications ou des ajouts aux règlements.

Entre 2019 et 2020, les membres du CCSST ont été mis à contribution pour former un groupe de travail avec le Programme du travail dans le but d'élaborer des propositions de modifications réglementaires à apporter à la partie VII (Niveaux acoustiques) du RCSST.

The following organizations from the OHSAC participated in the working group:

- British Columbia Maritime Employers Association
- Canada Post
- Canadian Labour Congress
- Canadian Trucking Alliance
- Canadian Union of Postal Workers
- Federally Regulated Employers - Transportation and Communications
- International Longshore and Warehouse Union
- Public Service Alliance of Canada
- Unifor
- Treasury Board Secretariat

The working group reached consensus on the proposed changes to Part VII of the COHSR. In September 2020, OHSAC members representing employees requested that the regulatory changes agreed upon for the COHSR also be applied to the other four OHS regulations (OTOHSR, OGOSHR, MOHSR, and AOHSR) to achieve harmonization of requirements across all five OHS regulations. In 2022, the Labour Program agreed to apply the regulatory changes to the four OHS regulations to ensure consistency.

In February 2023, a questionnaire regarding the proposed Regulations was distributed to representatives from the OHSAC, and then by email in March 2023 to a list of stakeholders in the marine industry provided by Transport Canada (TC) and to a list of stakeholders in the oil and gas industry provided by National Resources Canada (NRCan) and the Canada Energy Regulator (CER). The questionnaire focused on the impact that the change in the noise exposure limits would have on the operations of marine and oil and gas employers in the federal jurisdiction. A total of 255 questionnaires were sent out to stakeholders, with 21 returned to the Labour Program. The Labour Program received the following feedback:

- 42.8% of respondents indicated that lowering the noise exposure limits in the MOHSR for crew accommodation spaces will impact their organization, while 23.8% of respondents indicated that there would be no impact, and 33.3% of respondents selected “not applicable.”
- Respondents commented that the changes to the noise exposure limits in the MOHSR will require additional training for workers and members of the workplace health and safety committee, older vessels should be grandfathered, and consideration needs to be given to small vessels like coastal tugs, where the crew accommodation space is adjacent to the engine rooms.
- With respect to the amount of time it would take to implement the proposed changes to the noise exposure

Les représentants des organisations ci-dessous du CCSST ont participé au groupe de travail :

- British Columbia Maritime Employers Association
- Postes Canada
- Congrès du travail du Canada
- Alliance Canadienne du Camionnage
- Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes
- Association des Employeurs des transports et communications de régie fédérale
- International Longshore and Warehouse Union
- Alliance de la Fonction publique du Canada
- Unifor
- Secrétariat du Conseil du Trésor

Le groupe de travail est parvenu à un consensus concernant les modifications proposées à la partie VII du RCSST. En septembre 2020, les membres du CCSST représentant les employés ont demandé que les modifications réglementaires convenues pour le RCSST soient également appliquées aux quatre autres règlements sur la SST (RSSTT, RSSTPG, RSSTMM et RSSTA) afin d'harmoniser les exigences énoncées dans les cinq règlements sur la SST. En 2022, le Programme du travail a accepté d'appliquer les modifications réglementaires aux quatre règlements sur la SST à des fins d'uniformité.

En février 2023, un questionnaire concernant le projet de règlement a été distribué aux représentants du CCSST, puis a été diffusé par courriel en mars 2023 à une liste d'intervenants de l'industrie maritime fournie par Transports Canada et à une liste d'intervenants de l'industrie pétrolière et gazière fournie par Ressources naturelles Canada et la Régie de l'énergie du Canada. Le questionnaire portait sur l'incidence qu'aurait la modification des limites d'exposition au bruit sur les activités des employeurs du secteur maritime et du secteur pétrolier et gazier de compétence fédérale. Au total, 255 questionnaires ont été envoyés aux intervenants, dont 21 ont été retournés au Programme du travail. Voici des résultats relatifs aux commentaires recueillis par le Programme du travail:

- Parmi les répondants, 42,8 % ont indiqué que l'abaissement des limites d'exposition au bruit dans le RSSTMM pour les espaces de logement de l'équipage aura une incidence sur leur organisation, tandis que 23,8 % ont déclaré qu'il n'y aurait aucune incidence et 33,3 % ont choisi comme réponse « sans objet ».
- Les répondants ont fait remarquer que les modifications apportées aux limites d'exposition au bruit dans le RSSTMM nécessiteront une formation supplémentaire pour les travailleurs et les membres du comité de santé et de sécurité au travail, que les navires plus anciens devraient bénéficier de droits acquis et qu'il faudrait tenir compte des petits navires comme les

limits in crew accommodations in the MOHSR, respondents provided a range of answers, including

- more than a year depending on the next vessel major refit schedule;
- 5 years to 10 years; and
- unachievable for small vessels and tugs, as the IMO Code on Noise covers large ships, not small coastal vessels.
- 4.8% of respondents indicated that lowering the noise exposure limit in the OGOSHR for sleeping quarters will impact their organization, while 47.6% of respondents indicated that there would be no impact, and 47.8% of respondents selected “not applicable.”
- With respect to the amount of time it would take to implement the proposed change to the noise exposure limit in sleeping quarters in the OGOSHR, respondents commented that it would take approximately one year.

The responses were used to further refine the proposed Regulations in relation to noise exposure limits in crew accommodations and to gauge how long it would take employers to implement the proposed changes regarding noise exposure limits.

In addition, a questionnaire on the proposed Regulations was also distributed in January 2024 to the Air Transport Association of Canada (“ATAC”). ATAC is an association that represents the interests of commercial aviation in Canada, including the interests of scheduled and chartered airlines, regional air carriers, air taxi operators, helicopter operations and flight training schools. The questionnaire focused on the impact that the change in the noise exposure limits would have on the operations of aviation employers in the federal jurisdiction. While ATAC did not fill out the questionnaire, when contacted directly, they advised they had no comments on the proposed changes to the noise exposure limits on board aircraft.

Indigenous engagement, consultation and modern treaty obligations

An assessment of modern treaty implications conducted in accordance with the *Cabinet Directive on the Federal*

remorqueurs côtiers dont l'espace de logement de l'équipage est adjacent à la salle des machines.

- En ce qui concerne le temps qu'il faudrait pour mettre en œuvre les modifications proposées aux limites d'exposition au bruit dans les espaces de logement de l'équipage dans le RSSTMM, les répondants ont fourni différentes réponses, notamment :
 - plus d'un an, selon le calendrier des prochains radoubs majeurs du navire;
 - de 5 à 10 ans;
 - irréalisable pour les petits navires et les remorqueurs, car le recueil de règles relatives aux niveaux de bruit de l'Organisation maritime internationale vise les grands navires, et non les petits navires côtiers.
- Parmi les répondants, 4,8 % ont indiqué que l'abaissement des limites d'exposition au bruit dans le RSSTPG pour les dortoirs aura une incidence sur leur organisation, tandis que 47,6 % ont déclaré qu'il n'y aurait aucune incidence et 47,8 % ont choisi comme réponse « sans objet ».
- En ce qui concerne le temps qu'il faudrait pour mettre en œuvre la modification proposée dans le RSSTPG concernant les limites d'exposition au bruit dans les dortoirs, les répondants ont indiqué que cela prendrait environ un an.

Les réponses ont servi à préciser le projet de règlement en ce qui a trait aux limites d'exposition au bruit dans les espaces de logement de l'équipage et à évaluer le temps qu'il faudrait aux employeurs pour mettre en œuvre les modifications proposées concernant les limites d'exposition au bruit.

De plus, en janvier 2024, un questionnaire sur le projet de règlement a également été distribué à l'Association du transport aérien du Canada (« ATAC »). L'ATAC est une association qui représente les intérêts de l'aviation commerciale au Canada, y compris les intérêts des compagnies aériennes offrant des vols réguliers et nolisés, des transporteurs aériens régionaux, des exploitants de taxis aériens, des exploitants d'hélicoptères et des écoles de pilotage. Le questionnaire portait sur l'incidence de la modification des limites d'exposition au bruit sur les activités des employeurs du secteur de l'aviation de compétence fédérale. L'ATAC n'a pas rempli le questionnaire. Lorsque l'on a communiqué directement avec elle, l'ATAC a indiqué qu'elle n'avait aucun commentaire à formuler sur les modifications proposées aux limites d'exposition au bruit à bord des aéronefs.

Mobilisation des Autochtones, consultation et obligations découlant des traités modernes

Une évaluation des répercussions des traités modernes menée conformément à la *Directive du Cabinet sur*

Approach to Modern Treaty Implementation concluded that the proposed Regulations would not disproportionately impact modern treaty holders. In their role as employers, First Nation band councils would need to ensure that their workplaces comply with the proposed Regulations. A combined engagement paper on this regulatory initiative and four other initiatives under Part II and III of the Code was distributed to Indigenous groups in August 2022. Two responses were received, both of which were in support of this regulatory initiative. One respondent asked for stricter measures on environmental noise surrounding the workplace, such as noise from construction sites near the workplace. In addition, the respondent emphasized the need to minimize noise and the health damage caused by noise in industries, such as construction, marine transportation and logging, and in workplaces where employees work in mechanic shops. The second respondent emphasized the need to manage workplace noise from air conditioners and heating vents in the workplace. The pre-publication comment period in the *Canada Gazette*, Part I, will provide an additional opportunity for Indigenous groups to provide feedback on the proposed Regulations.

Instrument choice

The options considered were maintaining the status quo or changing the existing regulatory provisions. The objective of the proposed Regulations is to address current gaps in the OHS regulations that have outdated provisions with regard to noise exposure limits, hearing protection and hearing-loss prevention or with noise exposure limits set in the provinces or territories. This objective cannot be accomplished through other instruments, such as policy guidelines or voluntary codes of practice.

The five OHS regulations contain provisions related to working in workplaces with excessive noise; however, they do not reflect industry's best practices and current standards. Changing the existing provisions would be the best option to ensure the protection of the health and safety of employees. None of these factors could be addressed via the status quo; as such, a regulatory option was selected.

l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes a permis de conclure que le projet de règlement n'aurait aucune incidence disproportionnée sur les signataires de traités modernes. Dans leur rôle d'employeurs, les conseils de bande des Premières Nations devront s'assurer que leurs lieux de travail sont conformes au projet de règlement. Un document de mobilisation combiné portant sur cette initiative de réglementation et sur quatre autres initiatives en vertu des parties II et III du Code a été transmis aux groupes autochtones en août 2022. Deux réponses ont été reçues, toutes deux à l'appui de la présente initiative de réglementation. Le premier répondant a demandé des mesures plus strictes concernant le bruit ambiant autour du lieu de travail, comme le bruit provenant des chantiers de construction à proximité du lieu de travail. Il a également indiqué qu'il faut réduire au minimum le bruit et les effets dommageables sur la santé causés par le bruit dans des secteurs tels que la construction, le transport maritime et l'exploitation forestière, ainsi que dans les lieux de travail comme des ateliers de mécanique. Le deuxième répondant a rappelé l'importance de gérer le bruit provenant des climatiseurs et des bouches de chauffage dans le lieu de travail. La période de commentaires dans la publication préalable de la Partie I de la *Gazette du Canada* offrira aux groupes autochtones une occasion supplémentaire de s'exprimer au sujet du projet de règlement.

Choix de l'instrument

Les options envisagées étaient soit de maintenir le statu quo, soit de modifier les dispositions réglementaires existantes. L'objectif du projet de règlement est de combler les lacunes actuelles des règlements sur la SST, qui comportent des dispositions désuètes en ce qui a trait aux limites d'exposition au bruit, à la protection de l'ouïe et à la prévention de la perte auditive ou aux limites d'exposition au bruit établies dans les provinces et les territoires. Cet objectif en soi ne peut être atteint par d'autres instruments, tels que des lignes directrices de politique ou des codes de pratique volontaires.

Les cinq règlements sur la SST contiennent des dispositions relatives au travail dans les lieux de travail où les niveaux de bruit sont excessifs; ils ne tiennent cependant pas compte des pratiques exemplaires de l'industrie et des normes actuelles. La modification des dispositions existantes constituerait le meilleur moyen d'assurer la protection de la santé et de la sécurité des employés. Aucun des facteurs susmentionnés ne pourraient être pris en compte si l'on maintient le statu quo. C'est pourquoi une option réglementaire a été choisie.

Regulatory analysis

The cost-benefit analysis covers the following six items of the proposed changes.

1. Audiometric testing, review of audiometric test results and hearing loss prevention program:

The proposed Regulations include new sections entitled “Audiometric Testing,” “Review of Audiometric Test Results,” and “Hearing Loss Prevention Program” in all five OHS regulations. Therefore, this would affect employers regulated under the COHSR, OTOHSR, OGOSHR, MOHSR, and AOHSR, including the Government of Canada (federal departments and agencies).

2. Reduction in noise exposure limits in workplaces:

The “Limits of Exposure” section in three of the five OHS regulations would be changed so that the noise exposure limit is lowered from 87 dBA ($L_{ex,8}$) to 85 dBA ($L_{ex,8}$). This would result in employers being required to provide hearing protection equipment and training on the fit, care and use of the hearing protection equipment to the newly affected employees who are exposed to a noise exposure limit that falls between 85 dBA ($L_{ex,8}$) and 87 dBA ($L_{ex,8}$). This would affect employers regulated under the COHSR and AOHSR, including the Government of Canada (federal departments and agencies). Employers regulated under the OGOSHR and MOHSR are already required to abide by an 85 dBA ($L_{ex,8}$) noise exposure limit. However, these employers do not currently have a requirement to provide training to employees on the fit, care and use of hearing protection equipment that they provide. Therefore, the proposed changes would require employers regulated under the OGOSHR and MOHSR to provide all employees who are exposed to noise levels of 85 dBA ($L_{ex,8}$) and above with the required training.

3. Reduction in noise exposure limit for crew accommodations:

The proposal changes the noise exposure limits in crew accommodations (sleeping quarters, eating quarters, closed recreation rooms, and offices) in two of the five OHS regulations. This would affect employers regulated under the MOHSR and OGOSHR. For the OGOSHR, the proposed changes would only affect the sleeping quarters.

4. Hazard Investigation:

The proposal changes the “Hazard Investigation” section in the COHSR, OTOHSR, AOHSR, and MOHSR by reducing the threshold for a hazard investigation to 82 dBA ($L_{ex,8}$). In addition, it would introduce a “Hazard Investigation” section to the OGOSHR. Therefore, this would affect employers regulated under the COHSR, OTOHSR, OGOSHR, MOHSR, and AOHSR, including the

Analyse de la réglementation

L'analyse coûts-avantages porte sur les six éléments ci-dessous des modifications proposées.

1. Examens audiométriques, revue des résultats des examens audiométriques et programme de prévention de la perte auditive :

Le projet de règlement prévoit l'ajout de nouvelles sections intitulées « Examen audiométrique », « Revue — résultats des examens audiométriques » et « Programme de prévention de la perte auditive » dans les cinq règlements sur la SST. Par conséquent, cette modification toucherait les employeurs visés par le RCSST, le RSSTT, le RSSTPG, le RSSTMM et le RSSTA, y compris le gouvernement du Canada (ministères et organismes fédéraux).

2. Abaissement des limites d'exposition au bruit dans les lieux de travail :

La section « Limites d'exposition au bruit » dans trois des cinq règlements sur la SST serait modifiée afin que la limite d'exposition au bruit soit abaissée pour passer de 87 dBA ($L_{ex,8}$) à 85 dBA ($L_{ex,8}$). Les employeurs seraient donc tenus de fournir de l'équipement de protection de l'ouïe et de donner une formation sur l'ajustement, l'entretien et l'utilisation de l'équipement aux employés nouvellement touchés qui sont exposés à une limite d'exposition au bruit qui se situe entre 85 dBA ($L_{ex,8}$) et 87 dBA ($L_{ex,8}$). Cette section concernerait les employeurs visés par le RCSST et le RSSTA, y compris le gouvernement du Canada (ministères et organismes fédéraux). Les employeurs visés par le RSSTPG et le RSSTMM sont déjà tenus de respecter une limite d'exposition au bruit de 85 dBA ($L_{ex,8}$). Ils ne sont toutefois pas tenus, à l'heure actuelle, de fournir de la formation aux employés sur l'ajustement, l'entretien et l'utilisation de l'équipement de protection de l'ouïe qu'ils leur fournissent. Les modifications proposées obligerait donc les employeurs visés par le RSSTPG et le RSSTMM à fournir la formation requise à tous les employés exposés à des niveaux de bruit de 85 dBA ($L_{ex,8}$) et plus.

3. Abaissement des limites d'exposition au bruit dans les logements de l'équipage :

La proposition vise à modifier les limites d'exposition au bruit dans les logements de l'équipage (dortoirs, salles à manger, salles de loisirs fermées et bureaux) dans deux des cinq règlements sur la SST. Elle toucherait les employeurs visés par le RSSTMM et le RSSTPG. En ce qui concerne le RSSTPG, les modifications proposées ne porteraient que sur les dortoirs.

4. Enquête sur les risques :

La proposition vise à modifier la section « Enquête sur les risques » dans le RCSST, le RSSTT, le RSSTMM et le RSSTA afin qu'elle prévoise l'abaissement du seuil à partir duquel une enquête sur les risques est nécessaire à 82 dBA ($L_{ex,8}$). La modification consisterait également à ajouter une section « Enquête sur les risques » au RSSTPG. Par conséquent, cette modification toucherait les

Government of Canada (federal departments and agencies).

5. Report to Head of Compliance and Enforcement (HOCE): The proposal removes the requirement to submit a report to the HOCE in four of the five OHS regulations. Therefore, this would affect employers regulated under the COHSR, OTOHSR, OGOSGR, and AOHSR including the Government of Canada (federal departments and agencies).

6. Changing static references to ambulatory references, and introducing new references: The proposal would change the static references to standards to ambulatory references. As well, the proposal introduces two new references. This would affect employers regulated under all OHS regulations, including the Government of Canada (federal departments and agencies).

7. Compliance and enforcement: The proposed changes would incur compliance and enforcement costs to the Labour Program for training inspectors and responding to stakeholder inquiries.

Analytical framework

The monetized costs and benefits for the 10-year analytical period (2025–2034) are discounted to the year 2025 at a 7% discount rate and expressed in 2023 Canadian dollars. The benefits start one year after the date of registration.

The analysis assumes employee and employer growth rates of 0.90% over the 10-year analytical period. These estimates are derived from the ESDC Canadian Occupational Projection System (COPS). Affected stakeholders include private federally regulated employers, Crown corporations and the Government of Canada (federal departments and agencies). Approximately 92 149 employees (6.4% of the federally regulated workforce) are expected to benefit from the proposed reduction in the daily maximum noise exposure level, while the implementation of a hearing loss prevention program would benefit about 200 671 employees, which constitutes 13.5% of the federally regulated workforce.

employeurs visés par le RCSST, le RSSTT, le RSSTPG, le RSSTMM et le RSSTA, y compris le gouvernement du Canada (ministères et organismes fédéraux).

5. Rapport au chef de la conformité et de l'application (CCA) : La modification proposée vise à supprimer l'obligation de soumettre un rapport au CCA dans quatre des cinq règlements sur la SST. Par conséquent, cette modification toucherait les employeurs visés par le RCSST, le RSSTT, RSSTPG et le RSSTA, y compris le gouvernement du Canada (ministères et organismes fédéraux).

6. Changement des références à caractère statique en références à caractère dynamique, et ajout de nouvelles références : La modification proposée consisterait à changer les références à caractère statique en références à caractère dynamique. Elle présentera également deux nouvelles références. Cette modification toucherait les employeurs visés par tous les règlements sur la SST, y compris le gouvernement du Canada (ministères et organismes fédéraux).

7. Conformité et application : Les modifications proposées entraîneraient des frais liés à la conformité et à l'application que le Programme du travail devra prendre en charge, car il devra former les inspecteurs et répondre aux demandes de renseignements des intervenants.

Cadre d'analyse

Les coûts et les avantages exprimés en valeur monétaire pour la période d'analyse de 10 ans (de 2025 à 2034) sont actualisés à l'année 2025 à un taux d'actualisation de 7 % et présentés en dollars canadiens de 2023. Les avantages commencent la première année, après la date d'inscription.

L'analyse suppose que les taux de croissance relatifs aux employés et aux employeurs sont de 0,90 % au cours de la période d'analyse de 10 ans. Ces estimations sont tirées du Système de projection des professions au Canada (SPPC) d'EDSC. Les intervenants concernés comprennent les employeurs du secteur privé sous réglementation fédérale, les sociétés d'État et le gouvernement du Canada (ministères et organismes fédéraux). On s'attend à ce qu'environ 92 149 employés (6,4 % de la main-d'œuvre sous réglementation fédérale) profitent de la baisse proposée du niveau maximal d'exposition quotidienne, et à ce qu'environ 200 671 employés, soit 13,5 % de la main-d'œuvre sous réglementation fédérale, bénéficient de la mise en œuvre d'un programme de prévention de la perte auditive.

Table 2: Number of affected employees and employers by sector estimates

Note: These data represent the average number of employees and employers affected for the 10-year period from 2025 to 2034 (this takes into account the one-year delay of the coming into force date).

Sectors	Estimated number of affected employees: exposed between 85 dBA and 87 dBA	Estimated number of affected employees: exposed above 85 dBA	Estimated number of affected employers: exposed above 85 dBA
Public service	25 684	53 924	1
Road transportation	16 201	34 015	2 861
Air transportation	11 913	25 011	220
Rail transportation	3 240	6 803	8
Marine transportation	n/a	6 003	90
Banks	7 469	15 682	4
Telecommunications and broadcasting	8 556	17 963	128
Postal and courier	10 483	22 010	70
Pipelines	n/a	1 201	6
Feed, flour, seed and grain	1 887	3 962	90
Miscellaneous (not classified elsewhere)	1 918	4 027	63
Indigenous government on First Nations territories	4 797	10 071	115
Total	92 149	200 671	3 658

Tableau 2 : Estimations du nombre d'employés et d'employeurs touchés par secteur

Remarque : Ces données représentent le nombre moyen d'employés et d'employeurs qui seront touchés pendant la période de 10 ans allant de 2025 à 2034 (cette période tient compte du retard d'un an de la date d'entrée en vigueur).

Secteurs	Nombre estimatif d'employés touchés : exposition à des niveaux se situant entre 85 dBA et 87 dBA	Nombre estimatif d'employés touchés : exposition à des niveaux de plus de 85 dBA	Nombre estimatif d'employeurs touchés : exposition à des niveaux de plus de 85 dBA
Fonction publique	25 684	53 924	1
Transport routier	16 201	34 015	2 861
Transport aérien	11 913	25 011	220
Transport ferroviaire	3 240	6 803	8
Transport maritime	s.o.	6 003	90
Banques	7 469	15 682	4
Télécommunications et radiodiffusion	8 556	17 963	128
Services postaux et de messageries	10 483	22 010	70
Pipelines	s.o.	1 201	6
Aliments pour animaux, farine, semences et céréales	1 887	3 962	90
Divers (non classifiés ailleurs)	1 918	4 027	63
Gouvernement autochtone sur les territoires des Premières Nations	4 797	10 071	115
Total	92 149	200 671	3 658

To model the breadth and diversity of federally regulated workplaces, a broad observational study (Flamme, 2012)²⁴, in combination with another study (Kern, 2017)²⁵, were selected as a proxy for estimating practical workplace noise exposure.

*Benefits and costs*²⁶

Benefits

The cost-benefit analysis has identified the following three key monetized benefits:

1. Decline in work-related injuries: reduction in noise as a hazard and a lower prevalence of hearing loss yielding \$866,188,485 in benefits;
2. Increase in quality of life: reduction in hearing loss and work-related injuries from the hearing loss prevention program, with its core audiometric testing component generating \$37,020,611 in benefits; and
3. Administrative burden relief: removal of the requirement to submit a report to the HOCE amounting to \$37,477 in benefits.

Decline in work-related injuries

Growing evidence supports the notion that excessive noise in the workplace is a risk factor for work-related injuries due to its distracting potential and ability to cover other sounds that may signal workplace dangers. In other words, noise itself represents a hazard. In addition, it is expected that a reduction in the noise exposure limit will lead to a reduction in the prevalence of hearing loss. This reduction in the prevalence of hearing loss will also contribute to a reduction in workplace injuries.

Unfortunately, statistical data regarding injuries related to noise is scarce; however, data from a systematic review of 10 papers correlating occupational noise²⁷ exposure with the risk of work-related injuries suggests that the relative risk of such accidents rises by 22% for every 5-dBA increase in the noise exposure level. Using this information to calculate the risk of lowering the noise exposure level from 87 dBA ($L_{ex,8}$) to 85 dBA ($L_{ex,8}$), a 2-dBA decrease

Pour modéliser l'étendue et la diversité des lieux de travail sous réglementation fédérale, on s'est servi d'une vaste étude d'observation (Flamme, 2012)²⁴, combinée à une autre étude (Kern, 2017)²⁵, comme indicateur pour estimer l'exposition effective au bruit dans les lieux de travail.

*Avantages et coûts*²⁶

Avantages

L'analyse coûts-avantages a permis de relever les trois principaux avantages exprimés en valeur monétaires suivants :

1. Diminution du nombre d'accidents de travail : réduction du bruit comme risque et diminution de la prévalence de la perte auditive, ce qui représente un avantage de 866 188 485 \$;
2. Amélioration de la qualité de vie : diminution de la prévalence de la perte auditive et du nombre d'accidents de travail grâce au programme de prévention de la perte auditive et à son volet de base sur les examens audiométriques, ce qui donne lieu à un avantage de 37 020 611 \$;
3. Allègement du fardeau administratif : retrait de l'obligation de présenter un rapport au CCA, qui correspond à un avantage de 37 477 \$.

Diminution du nombre d'accidents de travail

De plus en plus de données soutiennent l'idée selon laquelle un bruit excessif sur le lieu de travail est l'un des facteurs de risque des accidents de travail du fait qu'il peut constituer une distraction et masquer d'autres sons indicateurs de dangers. Autrement dit, le bruit lui-même représente un danger. Une baisse de la limite d'exposition au bruit devrait également entraîner une diminution de la prévalence de la perte auditive, laquelle devrait aussi donner lieu à une diminution du nombre d'accidents de travail.

Malheureusement, les données statistiques concernant les blessures causées par l'exposition au bruit sont peu nombreuses. Cependant, les données recueillies dans le cadre de l'examen systématique de 10 articles établissant une corrélation entre l'exposition au bruit en milieu de travail²⁷ et le risque d'accidents du travail montrent que ce risque augmente de 22 % pour chaque augmentation de 5 dBA du niveau d'exposition. Si l'on utilise ces données

²⁴ Flamme et al. "Typical noise exposure in daily life," NIOSH 2012, Figure 2, pp. 16

²⁵ Kerns, Ellen, et al. "Cardiovascular conditions, hearing difficulty, and occupational noise exposure within US industries and occupations," *American journal of industrial medicine* 2018, 61(6), pp. 477-491.

²⁶ The cost-benefit analysis report is available upon request.

²⁷ Dzhambov and Dimitrova. "Occupational Noise Exposure and the Risk for Work-Related Injury: A Systematic Review and Meta-analysis," 2017

²⁴ Flamme et coll. « Typical noise exposure in daily life », NIOSH 2012, figure 2, p. 16.

²⁵ Ellen Kerns et coll. « Cardiovascular conditions, hearing difficulty, and occupational noise exposure within US industries and occupations », *American Journal of Industrial Medicine* 2018, 61(6), p. 477-491.

²⁶ Le rapport sur l'analyse coûts-avantages est disponible sur demande.

²⁷ Dzhambov et Dimitrova. « Occupational Noise Exposure and the Risk for Work-Related Injury: A Systematic Review and Meta-analysis », 2017.

in noise exposure suggests an 8.8% decline in relative risk. To note, the study on which this reduction rate is based mentions a few limitations to the data. Because the reduction rate is based on a meta-analysis, the quality of the data is qualified as “poor.” This is in part because none of the studies were standardized and differed in their design, outcome definition, and noise assessment.

In federally regulated industries, among the 92 149 employees (averaged for the 2025–2034 period) expected to benefit from the reduction in the daily maximum noise exposure level from 87 dBA ($L_{ex,8}$) to 85 dBA ($L_{ex,8}$), which would translate into a reduction of

- 1 624 minor injuries;
- 1 244 disabling injuries; and
- 4.60 fatal injuries over the same 10-year period.

These results were obtained by applying the expected reduction in injuries, as mentioned above, to the current injury rate. This new injury rate is then applied to the affected population.

The economic value of the benefits²⁸ would be as follows (all VSL values are based on VSL estimates):

- 0.003 of the value of the statistical life (VSL) scale per minor injuries, which corresponds to about \$27,530 in 2023;
- 0.105 of the VSL scale per disabling injury, which correspond to about \$963,542 in 2023; and
- 1.00 of the VSL scale per fatal injury, which corresponds to about \$9.17 million in 2023.

The economic value of the benefits for employees from the decline in work-related injuries would be \$866.2 million, discounted over the 10-year period, including \$241.4 million for the employees of federal departments and agencies of the Government of Canada. These benefits would be ongoing and account for new employees in each subsequent year following the first year of implementation.

Increase in quality of life

The hearing loss prevention program and its core audiometric testing component aim to identify noise-induced audiometric anomalies at an earlier stage and take measures to prevent or mitigate further auditory decline. In

pour calculer le risque associé à une diminution du niveau d'exposition au bruit de 87 dBA ($L_{ex,8}$) à 85 dBA ($L_{ex,8}$), on constate qu'une baisse de 2 dBA entraîne une réduction de 8,8 % du risque relatif. Il convient de noter que l'étude sur laquelle ce taux de réduction est fondé fait également état de quelques limites liées aux données. Le taux de réduction étant basé sur une méta-analyse, la qualité des données est qualifiée de « médiocre ». Cela s'explique en partie par le fait qu'aucune de ces études n'a fait l'objet d'une normalisation et que leur conception, la définition des résultats et l'évaluation du bruit diffèrent.

Dans les industries sous réglementation fédérale, on s'attend à ce que 92 149 employés (moyenne pour la période de 2025 à 2034) bénéficient de l'abaissement du niveau maximal d'exposition quotidienne de 87 dBA ($L_{ex,8}$) à 85 dBA ($L_{ex,8}$), ce qui se traduirait par les résultats suivants :

- 1 624 blessures mineures en moins;
- 1 244 blessures invalidantes en moins;
- 4,60 blessures mortelles en moins, au cours de la même période de 10 ans.

Ces résultats ont été obtenus en appliquant le nombre attendu de blessures en moins (indiqué ci-dessus), au taux actuel de blessures. Le nouveau taux de blessures obtenu est ensuite appliqué à la population touchée.

La valeur économique des avantages²⁸ est décrite comme suit (tous les chiffres relatifs à la VVS sont fondés sur des estimations de la VVS) :

- 0,003 par blessure mineure, selon l'échelle de valeur d'une vie statistique (VVS), ce qui correspond à environ 27 530 \$ en 2023;
- 0,105 par blessure invalidante, selon l'échelle de VVS, ce qui correspond à environ 963 542 \$ en 2023;
- 1,00 par blessure mortelle, selon l'échelle de VVS, ce qui correspond à environ 9,17 millions de dollars en 2023.

La valeur économique des avantages que représente la diminution du nombre d'accidents du travail pour les employés serait de 866,2 millions de dollars, actualisés sur la période de 10 ans, dont 241,4 millions de dollars pour les employés des ministères et organismes du gouvernement du Canada. Ces avantages seraient permanents et tiendraient compte des nouveaux employés au cours de chaque année suivant la première année de mise en œuvre.

Amélioration de la qualité de vie

Le programme de prévention de la perte auditive et son volet de base sur les examens audiométriques visent à détecter les anomalies audiométriques induites par le bruit à un stade précoce et à prendre des mesures dans

²⁸ The analysis uses the value of statistical life (VSL) approach, which uses these values as estimates.

²⁸ L'analyse repose sur l'approche fondée sur la valeur d'une vie statistique (VVS), qui utilise ces valeurs comme estimations.

summary, the implementation of a hearing loss prevention program is expected to reduce the prevalence of hearing loss and improve the quality of life of affected workers.

Unfortunately, statistical data regarding these outcomes and their economic valuation is relatively scarce; however, according to one study²⁹ based on audiograms of 22 376 individuals, the risk associated with a standardized threshold shift over a 17-year period (1979–1996) was reduced by 30% over the period when a hearing loss prevention program was implemented. This would decrease the current estimated annual risk (4.9%) of developing hearing loss by 1.7%. This 1.7% reduction assumes that most federally regulated workers are not exposed to very high noise exposure levels, commonly defined as exceeding 120 dBA ($L_{ex,8}$), during a substantial part of their daily shift.

The economic value of a decrease in hearing loss prevalence was estimated through an approach based on the quality-adjusted life years (QALY) method. This economic value is then assessed based on the number of years lived with a health condition of interest, in this case hearing loss. It is conservatively assumed that many federally regulated employees affected by the proposed Regulations would experience only mild hearing loss, yielding a lifetime QALY economic value of about \$35,065 for each current employee who would not suffer from hearing loss due to the proposed Regulations.

Based on the QALY method, the economic benefits anticipated to employees from the implementation of a hearing loss prevention program are estimated at \$37.0 million, including \$9.9 million for the employees of the federal departments and agencies of the Government of Canada. These benefits would be ongoing and account for new employees in each subsequent year following the first year of implementation.

It is important to note that hearing loss prevention programs may provide additional intangible benefits, to which a monetary economic value may not currently be assigned. These benefits are discussed in the section on non-monetized benefits.

le but de prévenir ou d'atténuer la baisse d'audition. En résumé, la mise en œuvre d'un programme de prévention de la perte auditive devrait contribuer à diminuer la prévalence de la perte auditive et à améliorer la qualité de vie des travailleurs touchés.

Malheureusement, les données statistiques relatives à ces résultats et leur évaluation économique sont plutôt rares. Cependant, selon une étude²⁹ fondée sur les audiogrammes de 22 376 personnes, le risque associé à un changement du seuil normalisé sur une période de 17 ans (de 1979 à 1996) a été réduit de 30 % au cours de la période de mise en œuvre d'un programme de prévention de la perte auditive. Ainsi, un tel programme permettrait de réduire de 1,7 % le risque annuel estimé actuel (4,9 %) de perte auditive. Cette réduction de 1,7 % suppose que, pendant une partie importante de leur quart de travail quotidien, la plupart des travailleurs sous réglementation fédérale ne sont pas exposés à des niveaux d'exposition très élevés, lesquels sont généralement définis comme dépassant 120 dBA ($L_{ex,8}$).

La valeur économique d'une diminution de la prévalence de la perte auditive a été estimée à l'aide de la méthode fondée sur les années de vie ajustées en fonction de la qualité (AVAQ). Elle a ensuite été évaluée en fonction du nombre d'années vécues avec un problème de santé d'intérêt, en l'occurrence une perte auditive. Si l'on se fonde sur l'hypothèse prudente selon laquelle de nombreux employés sous réglementation fédérale touchés par le projet de règlement ne souffriraient que d'une perte auditive légère, la valeur économique à vie associée aux AVAQ s'élèverait à environ 35 065 \$ pour chaque employé qui ne serait pas atteint d'une perte auditive grâce au projet de règlement.

Selon la méthode fondée sur les AVAQ, les avantages économiques prévus pour les employés découlant de la mise en œuvre d'un programme de prévention de la perte auditive sont estimés à 37,0 millions de dollars, dont 9,9 millions de dollars pour les employés des ministères et organismes du gouvernement du Canada. Ces avantages seraient permanents et tiennent compte des nouveaux employés au cours de chaque année suivant la première année de mise en œuvre.

Il est important de noter que les programmes de prévention de la perte auditive peuvent offrir des avantages intangibles supplémentaires, auxquels une valeur économique monétaire n'est peut-être pas attribuée à l'heure actuelle. Ces avantages sont traités dans la section portant sur les avantages qui ne sont pas exprimés en valeur monétaire.

²⁹ Davies, H., Marion, S. and Teschke, K. "The impact of hearing conservation programs on incidence of noise-induced hearing loss in Canadian workers," *American Journal of Industrial Medicine* 2008, Vol. 51, Issue 12

²⁹ Davies, H., Marion, S. et Teschke, K. « The impact of hearing conservation programs on incidence of noise-induced hearing loss in Canadian workers », *American Journal of Industrial Medicine* 2008, vol. 51, n° 12.

Administrative burden relief

Currently, four of the occupational health and safety regulations³⁰ include a requirement for employers to submit a report to the HOCE if an employee is exposed to sound above the current noise exposure limit. This requirement would be removed in the proposed changes.

The removal of the requirement for employers to submit a report to the HOCE if an employee is exposed to sound above a prescribed noise exposure limit is expected to provide a reduction in administrative burden costs (i.e. cost savings) for employers of the federally regulated private sector (FRPS) [except those subject to the MOHSR] and of the federal departments and agencies of the Government of Canada by \$37,477 in present value over the 10-year analytical period. These benefits would be ongoing and account for new employees in each subsequent year following the first year of implementation.

Total monetized benefits

The total monetized benefits, discounted over the 10-year analytical period, are estimated at \$903.2 million. These benefits would apply to employees of federal departments and agencies of the Government of Canada, as well as employees of federally regulated private businesses. This is summarized in the table below.

Table 3: Monetized benefits summary

Benefit type	Affected stakeholders	Total PV benefit
Decline in work-related Injuries	FRPS employees (except thos subject to the OGOSHR and MOHSR) and employees of departments and agencies of the federal government	\$866,188,485
Increase in quality of life	FRPS employees and employees of departments and agencies of the federal government	\$37,020,611

³⁰ This requirement is absent from the MOHSR, but it is a current requirement in the COHSR, OTOHSR, OGOSHR, and AOHSR.

Allègement du fardeau administratif

À l’heure actuelle, quatre des règlements³⁰ sur la santé et la sécurité au travail obligent les employeurs à soumettre un rapport au CCA si un employé est exposé à un bruit dépassant la limite actuelle. Cette obligation serait supprimée dans les modifications proposées.

La suppression de cette obligation devrait permettre, au cours de la période d’analyse de 10 ans, de diminuer de 37 477 \$ (en valeur actualisée) les coûts associés au fardeau administratif (c’est-à-dire entraîner des économies de coûts) pour les employeurs du secteur privé sous réglementation fédérale (sauf ceux visés par le RSSTMM), ainsi que pour les ministères et organismes du gouvernement du Canada. Ces avantages seraient permanents et tiennent compte des nouveaux employés au cours de chaque année suivant la première année de mise en œuvre.

Montant total des avantages exprimés en valeur monétaire

Le montant total des avantages exprimés en valeur monétaire, actualisé sur la période d’analyse de 10 ans, est estimé à 903,2 millions de dollars. Ces avantages s’appliqueraient aux employés des ministères et organismes du gouvernement du Canada, ainsi que les employés des entreprises privées sous réglementation fédérale. Le tableau ci-dessous présente un résumé des avantages.

Tableau 3 : Résumé des avantages exprimés en valeur monétaire

Type d’avantage	Intervenants touchés	Montant total des avantages (en valeur actualisée)
Diminution du nombre d’accidents de travail	Employés du secteur privé sous réglementation fédérale (sauf ceux visés par le et le RSSTPG et RSSTMM) et employés des ministères et organismes du gouvernement fédéral	866 188 485 \$
Amélioration de la qualité de vie	Employés du secteur privé sous réglementation fédérale et employés des ministères et organismes du gouvernement fédéral	37 020 611 \$

³⁰ Cette obligation n’est pas prévue par le RSSTMM, mais elle figure dans le RCSST, le RSSTT, le RSSTPG et le RSSTA.

Benefit type	Affected stakeholders	Total PV benefit
Administrative burden relief	FRPS employers (except those subject to the MOHSR) and employees of departments and agencies of the federal government	\$37,477
Total benefits	All affected stakeholders	\$903,246,573

Expected non-monetized benefits

As mentioned in the section on total monetized benefits, reducing the noise exposure levels is expected to lead to a lower rate of injury and decreased prevalence of hearing loss. This may create an indirect impact by helping to compensate for lost productivity and foregone output, as employees experience presenteeism and absenteeism due to high noise exposure levels.

Additionally, the hearing loss prevention program, as a long-term measure to protect employees' health and safety, would likely support a workplace safety culture. This will also create an indirect impact since it is expected to foster a healthier, more productive, and more collaborative work environment.

Costs

The cost-benefit analysis has categorized costs into the following six main areas:

1. Audiometric testing, review of audiometric test results, and the hearing loss prevention program; this is estimated to cost \$254,578,368;
2. Reduction in the daily maximum noise exposure levels (hearing protection and training); this is estimated to cost \$14,016,007;
3. Lowering the noise exposure limit in crew accommodation spaces; this is estimated to cost \$0;
4. Lowering the threshold for a hazard investigation; this is estimated to cost \$28,169;
5. Changing static references to ambulatory and introducing new references; this is estimated to cost \$11,078,223; and
6. Costs to the federal government for compliance and enforcement of the proposed Regulations; this is estimated to cost \$422,409.

Type d'avantage	Intervenants touchés	Montant total des avantages (en valeur actualisée)
Allègement du fardeau administratif	Employés du secteur privé sous réglementation fédérale (sauf ceux visés par le RSSTMM) et employés des ministères et organismes du gouvernement fédéral	37 477 \$
Total des avantages	L'ensemble des intervenants	903 246 573 \$

Avantages prévus qui ne sont pas exprimés en valeur monétaire

Tel qu'il est indiqué dans la section sur le montant total des avantages exprimés en valeur monétaire, la baisse des niveaux d'exposition au bruit devrait entraîner une diminution du taux de blessures et de la prévalence de la perte auditive. Cela pourrait contribuer de façon indirecte à compenser la perte de productivité et la perte de production liées au présentéisme et à l'absentéisme des employés en raison de niveaux élevés d'exposition au bruit.

De plus, le programme de prévention de la perte auditive, en tant que mesure à long terme visant à protéger la santé et la sécurité des employés, favoriserait probablement la mise en place d'une culture de la sécurité en milieu de travail. Cela aurait également des effets indirects, car on s'attend à ce qu'il favorise un environnement de travail plus sain, plus productif et plus collaboratif.

Coûts

Les coûts examinés dans l'analyse coûts-avantages sont classés dans les six domaines principaux suivants :

1. Examens audiométriques, étude des résultats des examens audiométriques et programme de prévention de la perte auditive; le coût associé à ce domaine est estimé à 254 578 368 \$;
2. Abaissement des niveaux maximaux d'exposition quotidienne au bruit (protection de l'ouïe et formation); le coût associé à ce domaine est estimé à 14 016 007 \$;
3. Abaissement de la limite d'exposition au bruit dans les espaces de logement de l'équipage; le coût associé à ce domaine est estimé à 0 \$;
4. Abaissement du seuil à partir duquel une enquête sur les risques est nécessaire; le coût associé à ce domaine est estimé à 28 169 \$;
5. Changement des références à caractère statique à des références à caractère dynamique, et ajout de nouvelles références; le coût associé à ce domaine est estimé à 11 078 223 \$;

Audiometric testing, review of audiometric test results, and the hearing loss prevention program

The mandatory hearing loss prevention program, including implementing and operating annual audiometric testing for employees exposed to noise exceeding the daily maximum limits, applies to all five OHS regulations. The annual audiometric testing cost is estimated at \$109.66 per employee, while the annual program administration cost is \$72.66 per employee.

Based on this assessment, the total anticipated cost of the program is \$254.6 million, discounted over the 10-year period, including a \$68.4 million cost to the Government of Canada. These costs would be ongoing and account for new employees in each subsequent year following the first year of implementation.

Reduction in daily maximum noise exposure levels (hearing protection and training)

Costs expected from the reduction in the daily maximum noise exposure level in the COHSR, OTOHSR, and AOHSR would mostly arise from the employer's need to provide hearing protection devices to employees who may be exposed to a daily noise exposure limit that falls between 85 dBA ($L_{ex,8}$) and 87 dBA ($L_{ex,8}$). All employees who are exposed to noise above 87 dBA ($L_{ex,8}$) should already be provided with hearing protection equipment. It should be noted that the requirement to provide hearing protection equipment to employees exposed to noise levels between 87 dBA ($L_{ex,8}$) and 85 dBA ($L_{ex,8}$) would not affect employers regulated under the OGOSHR and MOHSR, since these regulations already set the noise exposure limit at 85 dBA ($L_{ex,8}$).

Additional costs would also arise from the employer's requirement to provide training to employees on the fit, care and use of the hearing protection equipment that is provided to them. This would affect employees regulated under the COHSR, OTOHSR, and AOHSR who are exposed to a noise exposure limit that falls between 85 dBA ($L_{ex,8}$) and 87 dBA ($L_{ex,8}$) and are thus being provided hearing protection equipment for the first time. This would also affect employees regulated under the OGOSHR and MOHSR who are exposed to a noise exposure limit of 85 dBA ($L_{ex,8}$) or more, as training on hearing protection equipment is not currently a requirement under the OGOSHR or the MOHSR.

6. Coûts associés à la conformité et à l'application du projet de règlement pour le gouvernement fédéral; le coût associé à ce domaine est estimé à 422 409 \$.

Examens audiométriques, étude des résultats des examens audiométriques et programme de prévention de la perte auditive

Le programme obligatoire de prévention de la perte auditive, y compris la mise en œuvre et l'exploitation des examens audiométriques annuels réalisés auprès des employés exposés à un bruit dépassant les limites maximales quotidiennes, s'applique aux cinq règlements sur la SST. Le coût annuel des examens audiométriques est estimé à 109,66 \$ par employé, tandis que les coûts annuels d'administration du programme s'élèvent à 72,66 \$ par employé.

D'après cette évaluation, le coût total prévu du programme est de 254,6 millions de dollars; ce coût est actualisé sur la période de 10 ans et englobe le coût de 68,4 millions de dollars pour le gouvernement du Canada. Ces coûts seraient permanents et tiennent compte des nouveaux employés au cours de chaque année suivant la première année de mise en œuvre.

Abaissement des niveaux maximaux d'exposition quotidienne au bruit (protection de l'ouïe et formation)

Les coûts attendus de l'abaissement du niveau maximal d'exposition quotidienne au bruit prévue dans le RCSST, le RSSTT et le RSSTA seraient principalement attribuables au fait que l'employeur devra fournir des protecteurs auditifs aux employés susceptibles d'être exposés quotidiennement à des niveaux sonores se situant entre 85 dBA ($L_{ex,8}$) et 87 dBA ($L_{ex,8}$). Tous les employés exposés à un bruit supérieur à 87 dBA ($L_{ex,8}$) devraient déjà être munis d'équipement de protection de l'ouïe. Il convient de noter que l'obligation de fournir cet équipement aux employés exposés à un niveau de bruit se situant entre 87 dBA ($L_{ex,8}$) et 85 dBA ($L_{ex,8}$) n'aurait aucune incidence sur les employeurs visés par le RSSTPG et le RSSTMM puisque ces règlements fixent déjà la limite d'exposition à 85 dBA ($L_{ex,8}$).

Des coûts supplémentaires découleraient également de l'obligation de l'employeur de fournir une formation aux employés sur l'ajustement, l'entretien et l'utilisation de l'équipement de protection de l'ouïe qui leur est fourni. Cette formation serait offerte aux employés visés par le RCSST, le RSSTT et le RSSTA qui sont exposés à une limite se situant entre 85 dBA ($L_{ex,8}$) et 87 dBA ($L_{ex,8}$) et qui reçoivent donc pour la première fois un équipement de protection de l'ouïe. La formation sur l'équipement de protection de l'ouïe serait aussi offerte aux employés visés par le RSSTPG et le RSSTMM qui sont exposés à une limite de 85 dBA ($L_{ex,8}$) ou plus, car elle ne constitue pas une exigence, à l'heure actuelle, en vertu de ces règlements.

The overall costs anticipated from the proposed reduction of the daily maximum noise exposure level to 85 dBA ($L_{ex,8}$) are estimated at \$14 million, discounted over the 10-year period. This includes a \$3.8 million discounted cost to the Government of Canada. These costs are upfront and account for new employees in each subsequent year following the first year of implementation.

Lowering of the noise exposure limit in crew accommodation spaces (MOHSR)

The proposed changes to lower noise exposure limits in crew accommodation spaces would apply to employers regulated under the MOHSR. The changes would limit the daily maximum noise exposure level from 75 dBA ($L_{ex,8}$) to 60 dBA ($L_{ex,8}$) in sleeping quarters, and from 75 dBA ($L_{ex,8}$) to 65 dBA ($L_{ex,8}$) in eating quarters, closed recreation rooms, and offices for passenger and cargo vessels weighing 1 600 gross tonnage and above, as listed in subsection 4(1) of the VCER.

Consultations with Transport Canada concluded that these vessels are already in compliance with the proposed noise exposure limits because the VCER mandates their construction to meet these standards. Consequently, stakeholders would not incur any additional costs.

As mentioned in the “Additional proposed changes to the MOHSR” subsection of the “Description” section in this regulatory impact analysis statement, the grandfathered vessels referred to in section 8 of the VCER and all other vessels would be required to abide by the current noise exposure limit of 75 dBA ($L_{ex,8}$) in all crew accommodation spaces. As such, there is no costing implication for these vessels.

Lowering the noise exposure limit in crew accommodation spaces (OGOSHR)

The proposed changes to reduce the noise exposure limit in sleeping quarters also apply to the OGOSHR. The changes would lower the daily maximum noise exposure level from 75 dBA ($L_{ex,8}$) to 60 dBA ($L_{ex,8}$) in sleeping quarters on installations capable of drilling, producing, conserving, or processing oil or gas.

To the best of the Labour Program’s knowledge, Imperial Oil’s workplace at Norman Wells is currently the only one subject to the OGOSHR that could be affected by the proposed changes. However, consultations have confirmed that the central processing facility at Norman Wells does not have sleeping quarters. The Labour Program received

Les coûts globaux prévus associés à la baisse proposée du niveau maximal d’exposition quotidienne à 85 dBA ($L_{ex,8}$) sont estimés à 14 millions de dollars, actualisés sur la période de 10 ans. Ces coûts englobent les coûts actualisés de 3,8 millions de dollars pour le gouvernement du Canada. Il s’agit des coûts initiaux et ceux-ci tiennent compte des nouveaux employés au cours de chaque année suivant la première année de mise en œuvre.

Abaissement de la limite d’exposition au bruit dans les espaces de logement de l’équipage (RSSTMM)

Les modifications proposées visant à abaisser les limites d’exposition au bruit dans les espaces de logement de l’équipage s’appliqueraient aux employeurs visés par le RSSTMM. Ces modifications abaisseraient le niveau maximal d’exposition quotidienne de 75 dBA ($L_{ex,8}$) à 60 dBA ($L_{ex,8}$) dans les dortoirs, et de 75 dBA ($L_{ex,8}$) à 65 dBA ($L_{ex,8}$) dans les salles à manger, les salles de loisirs fermées et les bureaux des bâtiments à passagers et des bâtiments de charge d’une jauge brute de 1 600 et plus, tel qu’il est indiqué au paragraphe 4(1) du RCEB.

Des consultations avec Transports Canada ont permis de conclure que ces bâtiments sont déjà conformes aux limites d’exposition proposées, car le RCEB exige que leur construction soit conforme à ces normes. Par conséquent, les intervenants n’auraient pas à supporter de coûts supplémentaires.

Tel qu’il est indiqué à la sous-section « Modifications additionnelles proposées au RSSTMM » de la section « Description » du présent résumé de l’étude d’impact de la réglementation, les bâtiments jouissant des droits acquis énoncés à l’article 8 du RCEB et tous les autres bâtiments devraient respecter la limite actuelle d’exposition de 75 dBA ($L_{ex,8}$) dans tous les espaces de logement de l’équipage. Par conséquent, il n’y a aucune incidence sur les coûts de ces bâtiments.

Abaissement de la limite d’exposition au bruit dans les espaces de logement de l’équipage (RSSTPG)

Les modifications proposées pour abaisser la limite d’exposition au bruit dans les dortoirs s’appliquent également au RSSTPG. Les modifications viseraient à abaisser le niveau maximal d’exposition quotidienne de 75 dBA ($L_{ex,8}$) à 60 dBA ($L_{ex,8}$) dans les dortoirs situés dans des installations capables de forer, de produire du pétrole ou du gaz, de le conserver et de le traiter.

À la connaissance du Programme du travail, le lieu de travail d’Imperial Oil à Norman Wells est actuellement le seul qui est assujéti au RSSTPG et qui pourrait être touché par les modifications proposées. Cependant, les consultations ont permis de confirmer qu’il n’y a pas de dortoirs à l’installation centrale de traitement de Norman Wells. Le

confirmation that, outside working hours, local workers stay in their own local residence, and non-resident workers stay in a privately run camp. As a result, there are no costs associated with applying the proposed maximum noise exposure levels in sleeping quarters in sectors covered under the OGOSHR.

Lowering the noise exposure level threshold that triggers a hazard investigation to be conducted

The proposed Regulations would lower the noise exposure level threshold that triggers a hazard investigation from the current 84 dBA ($L_{ex,8}$) to 82 dBA ($L_{ex,8}$) in the COHSR, OTOHSR, and AOHSR, and from the current 85 dBA ($L_{ex,8}$) to 82 dBA ($L_{ex,8}$) in the MOHSR. Additionally, the proposed Regulations would introduce a “Hazard Investigation” section in the OGOSHR. This change would result in costs to employers under all five OHS regulations.

Available data³¹ indicates that the proposed changes would lead to 15.6 additional investigations per year. Each investigation is expected to take five hours to complete and would be conducted by a qualified employee with an average hourly wage of \$51.29 (including 25% overhead). The total cost for employers associated with the changed requirement is estimated to be \$28,169 over the 10-year period following the coming into force of the proposed changes. These costs are ongoing.

Changing static references to ambulatory references and introducing new references

The proposal would change two references to standards, changing them from static to ambulatory. Employers would need to purchase these standards if they do not already follow the most up-to-date version of them. In addition, the proposal introduces two new standards and makes them ambulatory as well. All employers would be required to purchase these two standards, since they are newly added.

Furthermore, in the future, when an updated version of any of these standards is released, all employers will be required to purchase the updated version.

The following four standards would need to be purchased:

1. (Static to Ambulatory) CSA Standard Z94.2-14 (R2024), *Hearing protection devices — Performance, selection, care, and use*. This standard costs \$143.72 with taxes, and is available in both official languages. Employers

Programme du travail a reçu la confirmation qu'en dehors des heures de travail, les travailleurs locaux restent dans leur propre résidence et les travailleurs non-résidents habitent dans un camp privé. Par conséquent, il n'y a pas de coûts associés à l'application des niveaux maximaux d'exposition au bruit proposés pour les dortoirs dans les secteurs visés par le RSSTPG.

Abaissement du seuil d'exposition au bruit à partir duquel une enquête sur les risques doit être effectuée

Le projet de règlement abaisserait le seuil d'exposition au bruit à partir duquel une enquête sur les risques est nécessaire, afin qu'il passe de 84 dBA ($L_{ex,8}$) à 82 dBA ($L_{ex,8}$) dans le RCSST, le RSSTT et le RSSTA, et de 85 dBA ($L_{ex,8}$) à 82 dBA ($L_{ex,8}$) dans le RSSTMM. Il ajouterait également une section « Enquête sur les risques » au RSSTPG. Cette modification entraînerait des coûts pour les employeurs en vertu des cinq règlements sur la SST.

Les données³¹ disponibles indiquent que les modifications proposées donneraient lieu à 15,6 enquêtes supplémentaires par année. Chaque enquête devrait durer cinq heures et serait menée par un employé qualifié rémunéré selon un taux horaire moyen de 51,29 \$ (25 % de ce taux étant consacré aux frais généraux). Le coût total associé à l'exigence modifiée est estimé à 28 169 \$, pour les employeurs, au cours de la période de 10 ans, après l'entrée en vigueur des modifications proposées. Ces coûts sont permanents.

Changement des références à caractère statique à des références à caractère dynamique, et ajout de nouvelles références

La proposition modifierait deux références à des normes; ces références à caractère statique deviendraient des références à caractère dynamique. Les employeurs auraient à acheter ces normes s'ils ne suivent pas déjà la version la plus récente de ces normes. De plus, la proposition ajoute deux nouvelles normes dont les références seront également à caractère dynamique. Tous les employeurs auraient à se procurer ces deux normes puisqu'elles viennent d'être ajoutées.

De plus, à l'avenir, lorsqu'une version actualisée de l'une de ces normes sera publiée, tous les employeurs devront se la procurer.

Voici les quatre normes qui devront être achetées :

1. (De référence à caractère statique à référence à caractère dynamique) Norme Z94.2-F14 (C2024) de la CSA, *Protecteurs auditifs : performances, sélection, entretien et utilisation*. Cette norme coûte 143,72 \$ (taxes

³¹ Internal source: Master Violation Report. This tracks any activity related to this provision.

³¹ Source interne : Rapport principal sur les violations. Ce rapport sert à effectuer un suivi de toute activité liée à cette disposition.

under the OGOSHR and MOHSR are currently not following the most up-to-date version of this standard. Therefore, employers that fall under these regulations would need to purchase this standard following the introduction of the proposed changes. Furthermore, this standard is updated approximately every 11 years. For this reason, all employers that fall under the OHS regulations, including the Government of Canada (federal departments and agencies), would need to purchase this updated version when it is made available in the future. However, it is not costed in the cost-benefit analysis (CBA), since it falls out of the 10-year analytical window (2025–2034).

2. (Static to Ambulatory) CSA Standard Z107.56-18 (R2022), *Measurement of noise exposure*. This standard costs \$114.97 with taxes and is available in both official languages. Employers under the COHSR, OTOHSR, OGOSHR, and MOHSR and the Government of Canada (federal departments and agencies) are currently not following the most up-to-date version of this standard. Therefore, they would need to purchase this standard following the introduction of the proposed changes. Furthermore, this standard is updated approximately every nine years. For this reason, all employers that fall under the OHS regulations, including the Government of Canada (federal departments and agencies), would need to purchase this updated version when it is made available in the future. This is also costed in the CBA.
3. (New and Ambulatory) CSA Standard Z1007:22, *Hearing loss prevention program (HLPP) management*. This standard costs \$169.01 with taxes and is available in both official languages. Employers that fall under all five OHS regulations, including the Government of Canada (federal departments and agencies), would need to purchase this standard, since it is newly added. Furthermore, this standard is updated approximately every six years. Therefore, employers under all five OHS regulations, including the Government of Canada (federal departments and agencies), would need to purchase this updated version when it is made available in the future. This is also costed in the CBA.
4. (New and Ambulatory) CSA Standard Z107.6-16, *Audiometric testing for use in hearing loss prevention programs*. This standard costs \$109.22 with taxes and is available in both official languages. Employers under all five OHS regulations, including the Government of Canada

incluses) et est disponible dans les deux langues officielles. À l'heure actuelle, les employeurs visés par le RSSTPG et le RSSTMM ne suivent pas la version la plus récente de cette norme. Ces employeurs auraient donc à acheter cette norme après l'entrée en vigueur des modifications proposées. Cette norme est mise à jour environ tous les 11 ans. Par conséquent, tous les employeurs visés par les règlements sur la SST, y compris le gouvernement du Canada (ministères et organismes fédéraux), auraient à acheter la version actualisée de cette norme lorsqu'elle sera disponible à l'avenir. Ces coûts n'ont cependant pas été pris en compte dans l'analyse coûts-avantages (ACA), puisqu'ils ne font pas partie de la période d'analyse de 10 ans (de 2025 à 2034).

2. (De références à caractère statique à références à caractère dynamique) Norme Z107.56:F18 (C2022) de la CSA, *Mesure de l'exposition au bruit*. Cette norme coûte 114,97 \$ (taxes incluses) et est disponible dans les deux langues officielles. À l'heure actuelle, les employeurs visés par le RCSST, le RSSTT, le RSSTPG et le RSSTMM et le gouvernement du Canada (ministères et organismes fédéraux) ne suivent pas la version la plus récente de cette norme. Ils auraient donc à l'acheter après la mise en œuvre des modifications proposées. Cette norme est mise à jour environ tous les neuf ans. Par conséquent, tous les employeurs visés par les règlements sur la SST, y compris le gouvernement du Canada (ministères et organismes fédéraux), auraient à acheter la version actualisée de cette norme lorsqu'elle sera disponible à l'avenir. Ce coût a également été pris en compte dans l'ACA.
3. (Nouvelle norme à caractère dynamique) Norme Z1007:F22 de la CSA, *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*. Cette norme coûte 169,01 \$ (taxes incluses) et est disponible dans les deux langues officielles. Les employeurs qui sont visés par les cinq règlements sur la SST, y compris le gouvernement du Canada (ministères et organismes fédéraux), auraient à acheter cette norme, puisqu'elle vient d'être ajoutée. Cette norme est mise à jour environ tous les six ans. Par conséquent, les employeurs visés par les cinq règlements sur la SST, y compris le gouvernement du Canada (ministères et organismes fédéraux), auraient à acheter la version actualisée de cette norme lorsqu'elle sera disponible à l'avenir. Ce coût a également été pris en compte dans l'ACA.
4. (Nouvelle norme à caractère dynamique) Norme Z107.6-F16 de la CSA, *Examens audiométriques pour les programmes de prévention de la perte auditive*. Cette norme coûte 109,22 \$ (taxes incluses) et est disponible dans les deux langues officielles. Les employeurs qui sont visés par les cinq règlements sur la SST, y compris le gouvernement du Canada (ministères et organismes fédéraux), auraient à acheter cette norme, puisqu'elle vient d'être ajoutée. Cette norme est mise à jour environ tous les 26 ans. Par conséquent, les

(federal departments and agencies), would need to purchase this updated version when it is made available in the future. However, it is not costed in the CBA, since it falls out of the 10-year analytical window (2025–2034).

The total anticipated cost of purchasing these standards is approximately \$11.1 million, discounted over the 2025–2034 period. This includes the initial cost of purchasing the standard if the employer does not already follow the most up-to-date version. This also includes the cost of purchasing the standard when an updated version is made available. Note that there are no translation costs, since all these standards are available in both official languages.

Compliance and enforcement

The Labour Program would bear some costs as a result of the proposed changes. This may include educating and counselling employers on their obligations, seeking an assurance of voluntary compliance from the employer, or issuing a direction to cease the contravention and take steps to prevent its reoccurrence. In the first year after the proposed changes come into force, inspectors would spend time receiving training, responding to stakeholder inquiries, and conducting targeted blitzes in key sectors in which noise exposure is a prevalent concern. The new requirements would also slightly increase the time that inspectors spend conducting inspections.

Altogether, compliance and enforcement costs are estimated at \$422,409 in present value over the 10-year analytical period.

Total monetized costs

The total monetized costs, discounted over the 10-year analytical period, are estimated at \$280.1 million. These costs affect employees of federal departments and agencies of the Government of Canada, as well as employees of federally regulated private businesses. These costs can be summarized in the table below.

employeurs visés par les cinq règlements sur la SST, y compris le gouvernement du Canada (ministères et organismes fédéraux), auraient à acheter la version actualisée de cette norme lorsqu'elle sera disponible à l'avenir. Ces coûts n'ont cependant pas été pris en compte dans l'ACA, puisqu'ils ne font pas partie de la période d'analyse de 10 ans (de 2025 à 2034).

Le coût total prévu pour l'achat de ces normes est d'environ 11,1 millions de dollars, actualisés sur la période de 2025 à 2034. Ce coût comprend le coût initial d'achat de la norme si l'employeur ne suit pas déjà la version la plus récente. Il comprend également le coût d'achat de la norme lorsqu'une version actualisée est disponible. Précisons qu'il n'y a pas de frais de traduction, puisque toutes ces normes sont disponibles dans les deux langues officielles.

Conformité et application

Le Programme du travail aurait à supporter certains coûts à la suite des modifications proposées. Ces coûts peuvent découler des activités visant à éduquer et à conseiller les employeurs au sujet de leurs obligations, à obtenir de leur part une assurance qu'ils s'y conforment volontairement ou à émettre des directives afin qu'ils mettent fin à des infractions et qu'ils prennent les mesures nécessaires pour éviter qu'elles ne se reproduisent. Au cours de la première année suivant l'entrée en vigueur des modifications proposées, les inspecteurs consacraient leur temps à recevoir de la formation, à répondre aux demandes de renseignements des intervenants et à mener des inspections éclair ciblées dans les principaux secteurs où l'exposition au bruit est une préoccupation courante. En raison des nouvelles exigences, les inspecteurs auraient à consacrer un peu plus de temps aux inspections.

Au total, les coûts associés à la conformité et à l'application sont estimés à 422 409 \$ en valeur actualisée sur la période d'analyse de 10 ans.

Coûts totaux exprimés en valeur monétaire

Le montant total des coûts exprimés en valeur monétaire, actualisés sur la période d'analyse de 10 ans, est estimé à 280,1 millions de dollars. Ces coûts touchent les employés des ministères et organismes du gouvernement du Canada, ainsi que des employés des entreprises privées sous réglementation fédérale. Le tableau ci-dessous présente un résumé des coûts.

Table 4: Monetized costs summary

Cost type	Stakeholder affected	Total PV cost
Reduction in daily maximum noise exposure levels — Hearing protection equipment	FRPS employees (except MOHSR and OGOHSR) and employees of the departments and agencies of the federal government	\$10,620,449
Reduction in daily maximum noise exposure levels — Hearing protection training	FRPS employees and employees of the departments and agencies of the federal government	\$3,395,558
Audiometric testing, review of audiometric test results, and the hearing loss prevention program	FRPS employees and employees of the departments and agencies of the federal government	\$254,578,368
Lowering the noise exposure limit in crew accommodation spaces	FRPS employees under the MOHSR	\$0
Lowering the noise exposure limit in crew accommodation spaces (sleeping quarters)	FRPS employees under the OGOSHR	\$0
Lowering the threshold for a hazard investigation	FRPS employers and employees of the departments and agencies of the federal government	\$28,169
Changing static references to ambulatory and introducing new references	FRPS employers and employees of the departments and agencies of the federal government	\$11,078,223
Compliance and enforcement costs	Labour Program (federal government)	\$422,409
Total costs	All affected stakeholders	\$280,123,175

Tableau 4 : Résumé des coûts exprimés en valeur monétaire

Type de coûts	Intervenant touché	Coût total en valeur actualisée
Abaissment des niveaux maximaux d'exposition quotidienne au bruit — équipement de protection de l'ouïe	Employés du secteur privé sous réglementation fédérale (sauf ceux visés par le RSSTMM et le RSSTPG) et employés des ministères et organismes du gouvernement fédéral	10 620 449 \$
Abaissment des niveaux maximaux d'exposition quotidienne au bruit — formation sur l'équipement de protection de l'ouïe	Employés du secteur privé sous réglementation fédérale et employés des ministères et organismes du gouvernement fédéral	3 395 558 \$
Examens audiométriques, étude des résultats des examens audiométriques et programme de prévention de la perte auditive	Employés du secteur privé sous réglementation fédérale et employés des ministères et organismes du gouvernement fédéral	254 578 368 \$
Abaissment de la limite d'exposition au bruit dans les espaces de logement de l'équipage	Employés du secteur privé sous réglementation fédérale visés par le RSSTMM	0 \$
Abaissment de la limite d'exposition au bruit dans les espaces de logement de l'équipage (dortoirs)	Employés du secteur privé sous réglementation fédérale visés par le RSSTPG	0 \$
Abaissment du seuil à partir duquel une enquête sur les risques est nécessaire	Employeurs du secteur privé sous réglementation fédérale et employés des ministères et organismes du gouvernement fédéral	28 169 \$
Changement des références à caractère statique en références à caractère dynamique, et ajout de nouvelles références	Employeurs du secteur privé sous réglementation fédérale, et employés des ministères et organismes du gouvernement fédéral	11 078 223 \$
Coûts liés à la conformité et à l'application	Programme du travail (gouvernement fédéral)	422 409 \$
Total des coûts	L'ensemble des intervenants touchés	280 123 175 \$

Cost-benefit statement	Énoncé des coûts et des avantages
Number of years: 10 (2025 to 2034); benefits start one year after the date of registration	Nombre d'années : 10 (de 2025 à 2034); les avantages commencent la première année après la date d'inscription
Price year: 2023	Année du prix : 2023
Present-value base year: 2025	Année de référence de la valeur actualisée : 2025
Discount rate: 7%	Taux d'actualisation : 7 %

Table 5: Monetized benefits

Impacted stakeholder	Description of benefit	Base year	Final year	Total (present value)	Annualized value
Government of Canada (federal departments and agencies): employees	Anticipated increase in quality of life (due to a reduction in hearing loss and work-related injuries due to the hearing loss prevention program)	\$0	\$1,699,771	\$9,948,137	\$1,416,391
	Anticipated reduction in work-related injuries (due to a reduction of noise as a hazard and a lower prevalence of hearing loss)	\$0	\$41,251,058	\$241,427,392	\$34,373,829
	Administrative burden relief from the removal of the requirement to submit a report to the HOCE	\$0	\$1,793	\$10,494	\$1,494
Federally regulated private businesses: employees	Anticipated increase in quality of life (due to a reduction in hearing loss and work-related injuries due to the hearing loss prevention program)	\$0	\$4,625,690	\$27,072,474	\$3,854,511
	Anticipated reduction in work-related injuries (due to a reduction of noise as a hazard and a lower prevalence of hearing loss)	\$0	\$106,748,684	\$624,761,094	\$88,951,924
Federally regulated private businesses: employers	Administrative burden relief from the removal of the requirement to submit a report to the HOCE	\$0	\$4,611	\$26,984	\$3,842
All stakeholders	Total benefits	\$0	\$154,331,606	\$903,246,573	\$128,601,991

Tableau 5 : Avantages exprimés en valeur monétaire

Intervenant touché	Description de l'avantage	Année de référence	Dernière année	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Gouvernement du Canada (ministères et organismes fédéraux) : employés	Amélioration prévue de la qualité de vie (en raison d'une diminution de la prévalence de la perte auditive et du nombre d'accidents de travail grâce au programme de prévention de la perte auditive)	0 \$	1 699 771 \$	9 948 137 \$	1 416 391 \$
	Diminution prévue du nombre d'accidents de travail (en raison de la réduction du bruit comme risque et de la baisse de la prévalence de la perte auditive)	0 \$	41 251 058 \$	241 427 392 \$	34 373 829 \$
	Allègement du fardeau administratif grâce à la suppression de l'obligation de présenter un rapport au CCA	0 \$	1 793 \$	10 494 \$	1 494 \$

Intervenant touché	Description de l'avantage	Année de référence	Dernière année	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Entreprises privées sous réglementation fédérale : employés	Amélioration prévue de la qualité de vie (en raison d'une diminution de la prévalence de la perte auditive et du nombre d'accidents de travail grâce au programme de prévention de la perte auditive)	0 \$	4 625 690 \$	27 072 474 \$	3 854 511 \$
	Diminution prévue du nombre d'accidents de travail (en raison de la réduction du bruit comme risque et de la baisse de la prévalence de la perte auditive)	0 \$	106 748 684 \$	624 761 094 \$	88 951 924 \$
Entreprises privées sous réglementation fédérale : employeurs	Allègement du fardeau administratif grâce à la suppression de l'obligation de présenter un rapport au CCA	0 \$	4 611 \$	26 984 \$	3 842 \$
L'ensemble des intervenants	Total des avantages	0 \$	154 331 606 \$	903 246 573 \$	128 601 991 \$

Table 6: Monetized costs

Impacted stakeholder	Description of costs	Base year	Final year	Total (present value)	Annualized value
Government of Canada (federal departments and agencies)	Hearing protection equipment	\$2,267,386	\$143,717	\$2,960,172	\$421,462
	Hearing protection equipment training	\$885,628	\$8,563	\$877,805	\$124,980
	Hearing loss prevention program (audiometric testing)	\$5,652,984	\$6,127,711	\$41,146,417	\$5,858,234
	Hearing loss prevention program (management)	\$3,745,664	\$4,060,218	\$27,263,596	\$3,881,723
	Hazard investigations	\$275	\$275	\$1,929	\$275
	Changing static references to ambulatory and introducing new references	\$393	\$0	\$535	\$76
Government of Canada (Labour Program)	Compliance and enforcement	\$109,270	\$46,002	\$422,409	\$60,141
Federally regulated private businesses	Hearing protection equipment	\$5,867,496	\$371,907	\$7,660,276	\$1,090,651
	Hearing protection equipment training	\$2,540,189	\$24,561	\$2,517,752	\$358,471
	Hearing loss prevention program (audiometric testing)	\$15,383,811	\$16,675,714	\$111,974,262	\$15,942,616
	Hearing loss prevention program (management)	\$10,193,306	\$11,049,320	\$74,194,093	\$10,563,570
	Hazard investigations	\$3,736	\$3,736	\$26,240	\$3,736
	Changing static references to ambulatory and introducing new references	\$7,539,678	\$100,310	\$11,077,688	\$1,577,213
All stakeholders	Total costs	\$54,189,816	\$38,612,032	\$280,123,175	\$39,883,238

Tableau 6 : Coûts exprimés en valeur monétaire

Intervenant touché	Description des coûts	Année de référence	Dernière année	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Gouvernement du Canada (ministères et organismes fédéraux)	Équipement de protection de l'ouïe	2 267 386 \$	143 717 \$	2 960 172 \$	421 462 \$
	Formation sur l'équipement de protection de l'ouïe	885 628 \$	8 563 \$	877 805 \$	124 980 \$
	Programme de prévention de la perte auditive (examens audiométriques)	5 652 984 \$	6 127 711 \$	41 146 417 \$	5 858 234 \$
	Programme de prévention de la perte auditive (gestion)	3 745 664 \$	4 060 218 \$	27 263 596 \$	3 881 723 \$
	Enquêtes sur les risques	275 \$	275 \$	1 929 \$	275 \$
	Changement des références à caractère statique en références à caractère dynamique, et ajout de nouvelles références	393 \$	0 \$	535 \$	76 \$
Gouvernement du Canada (Programme du travail)	Conformité et application	109 270 \$	46 002 \$	422 409 \$	60 141 \$
Entreprises privées sous réglementation fédérale	Équipement de protection de l'ouïe	5 867 496 \$	371 907 \$	7 660 276 \$	1 090 651 \$
	Formation sur l'équipement de protection de l'ouïe	2 540 189 \$	24 561 \$	2 517 752 \$	358 471 \$
	Programme de prévention de la perte auditive (examens audiométriques)	15 383 811 \$	16 675 714 \$	111 974 262 \$	15 942 616 \$
	Programme de prévention de la perte auditive (gestion)	10 193 306 \$	11 049 320 \$	74 194 093 \$	10 563 570 \$
	Enquêtes sur les risques	3 736 \$	3 736 \$	26 240 \$	3 736 \$
	Changement des références à caractère statique en références à caractère dynamique, et ajout de nouvelles références	7 539 678 \$	100 310 \$	11 077 688 \$	1 577 213 \$
L'ensemble des intervenants	Total des coûts	54 189 816 \$	38 612 032 \$	280 123 175 \$	39 883 238 \$

Table 7: Summary of total monetized benefits and costs

Impact	Base year	Final year	Total (present value)	Annualized value
Total benefits	\$0	\$154,331,606	\$903,246,573	\$128,601,991
Total costs	\$54,189,816	\$38,612,032	\$280,123,175	\$39,883,238
Net impact	-\$54,189,816	\$115,719,574	\$623,123,398	\$88,718,753

Tableau 7 : Résumé des avantages et des coûts exprimés en valeur monétaire

Incidence	Année de référence	Dernière année	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Total des avantages	0 \$	154 331 606 \$	903 246 573 \$	128 601 991 \$
Total des coûts	54 189 816 \$	38 612 032 \$	280 123 175 \$	39 883 238 \$
Incidence nette	-54 189 816 \$	115 719 574 \$	623 123 398 \$	88 718 753 \$

Small business lens

Assuming that workplace noise exposure limits in small businesses (defined as businesses with fewer than 100 employees) reflect the overall federally regulated profile, it is estimated that over 3 300 small businesses and approximately 29 000 of their employees would be impacted by the proposed Regulations, averaged over the 2025–2034 period. The resulting monetized costs are detailed in Table 9 below.

As mentioned, the Labour Program is allowing a one-year period after the date of registration for employers to comply with the proposed changes. This added flexibility should enable all employers enough time to adapt, and no other options are being considered to limit overall impacts on small employers because benefits to employers are expected to be as meaningful and proportional to the costs imposed on them.

Small business lens summary

Number of small businesses impacted: 3 300
Number of years: 10 (2025 to 2034)
Price year: 2023
Present value base year: 2025
Discount rate: 7%

Lentille des petites entreprises

En supposant que les limites d'exposition au bruit dans les lieux de travail des petites entreprises (définies comme étant les entreprises de moins de 100 employés) reflètent le profil général des entreprises sous réglementation fédérale, on estime que plus de 3 300 d'entre elles et environ 29 000 de leurs employés seraient touchés par le projet de règlement, en moyenne, pendant la période de 2025 à 2034. Les coûts exprimés en valeur monétaire qui en résultent sont présentés en détail dans le Tableau 9 ci-dessous.

Comme il a été mentionné précédemment, le Programme du travail accorde aux employeurs un délai d'un an après la date d'inscription pour se conformer aux modifications proposées. Cette marge de manœuvre accrue devrait donner à tous les employeurs suffisamment de temps pour s'adapter. De plus, aucune autre option n'est envisagée pour limiter les répercussions globales sur les petits employeurs, car les avantages pour ceux-ci devraient être aussi importants et proportionnels que les coûts qui leur sont imposés.

Résumé de la lentille des petites entreprises

Nombre de petites entreprises touchées : 3 300
Nombre d'années : 10 (de 2025 à 2034)
Année du prix : 2023
Année de référence pour la valeur actualisée : 2025
Taux d'actualisation : 7 %

Table 8: Administrative and compliance benefits

Administrative or compliance	Description of benefit	Present value	Annualized value
Administrative	Removal of the requirement to submit a report to the HOCE	\$3,556	\$506
Compliance	Anticipated reduction in work-related injuries	\$127,997,379	\$18,223,947
	Anticipated reduction in hearing loss due to the hearing loss prevention program	\$5,587,959	\$795,600
Total	Total benefits	\$133,588,895	\$19,020,053

Tableau 8 : Avantages administratifs et de conformité

Administratif ou conformité	Description de l'avantage	Valeur actualisée	Valeur annualisée
Administratif	Suppression de l'obligation de soumettre un rapport au CCA	3 556 \$	506 \$
Conformité	Diminution prévue du nombre d'accidents de travail	127 997 379 \$	18 223 947 \$
	Diminution prévue de la prévalence de perte auditive grâce au programme de prévention de la perte auditive	5 587 959 \$	795 600 \$
Total	Total des avantages	133 588 895 \$	19 020 053 \$

Table 9: Administrative and compliance costs

Administrative or compliance	Description of costs	Present value	Annualized value
Administrative	Management of the hearing loss prevention program	\$15,314,211	\$2,180,399
Compliance	Hearing protection equipment and training	\$2,092,905	\$297,983
	Audiometric testing — hearing loss prevention program	\$23,112,318	\$3,290,674
	Hazard investigation	\$21,967	\$3,128
	Changing static references to ambulatory, and introducing new references	\$10,516,961	\$1,497,379
Total	Total costs	\$51,058,363	\$7,269,562

Tableau 9 : Coûts administratifs et de conformité

Administratif ou conformité	Description des coûts	Valeur actualisée	Valeur annualisée
Administratif	Gestion du programme de prévention de la perte auditive	15 314 211 \$	2 180 399 \$
Conformité	Équipement de protection de l'ouïe et formation	2 092 905 \$	297 983 \$
	Examens audiométriques — programme de prévention de la perte auditive	23 112 318 \$	3 290 674 \$
	Enquête sur les risques	21 967 \$	3 128 \$
	Changement des références à caractère statique en références à caractère dynamique, et ajout de nouvelles références	10 516 961 \$	1 497 379 \$
Total	Total des coûts	51 058 363 \$	7 269 562 \$

Table 10: Net impacts of compliance and administrative benefits and costs

Amount	Present value	Annualized value
Net impact on all impacted small businesses	\$82,530,532	\$11,750,491
Average net impact on each impacted small business	\$24,872	\$3,541

Tableau 10 : Incidence nette des avantages et coûts liés à la conformité et à l'administration

Montant	Valeur actualisée	Valeur annualisée
Incidence nette sur l'ensemble des petites entreprises touchées	82 530 532 \$	11 750 491 \$
Incidence nette moyenne sur chaque petite entreprise touchée	24 872 \$	3 541 \$

One-for-one rule

The one-for-one rule applies since there is an incremental increase in the administrative burden on business, and the proposal is considered a “burden-in” under the rule. No regulatory titles are repealed or introduced.

Administrative costs arising from the proposed Regulations are related to the management of the hearing loss prevention program, which includes the audiometric testing requirements. This cost is associated with the annual program evaluation and record-keeping requirements set by the proposed Regulations. The record-keeping requirements apply to the audiometric tests that are conducted and to the annual evaluation of the hearing loss prevention program. The total annualized cost of the incremental

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique, puisqu'il y a une augmentation progressive du fardeau administratif des entreprises et la proposition est considérée comme un « ajout » en vertu de cette règle. Aucun titre de règlement n'est abrogé ou présenté.

Les coûts administratifs découlant du projet de règlement concernent la gestion du programme de prévention de la perte auditive, qui comprend les exigences en matière d'examens audiométriques. Ces coûts sont associés aux évaluations annuelles du programme et à la tenue de registres qui doivent être effectuées au titre du projet de règlement. L'obligation de tenir des registres s'applique à la fois aux examens audiométriques réalisés et à l'évaluation annuelle du programme de prévention de la perte

administrative burden is estimated to be \$3,701,177 (in 2012 dollars).

Further, there is administrative relief for four OHS regulations (COHSR, OTOHSR, OGOSHR, and AOHSR) due to the removal of an administrative cost associated with submitting a report to the HOCE. The total annualized cost savings from reduced administrative burden is estimated to be \$1,544 (in 2012 dollars).

All other costs are deemed to be compliance costs.

Approximately 3 500 federally regulated businesses would assume an administrative burden cost increase under the proposed Regulations. The changes would result in an annualized administrative net cost of \$3,699,633 (in 2012 dollars).

Details are provided in the following table.

Number of years: 10 (2025 to 2034)

Price year: 2012

Present value base year: 2012

Discount rate: 7%

Table 11: Annualized administrative burden costs

OHS regulations	Annualized administrative burden costs	Annualized administrative burden costs per business
<i>Canada Occupational Health and Safety Regulations</i> (COHSR)	\$2,992,312	\$947.78
<i>On Board Trains Occupational Health and Safety Regulations</i> (OTOHSR)	\$123,320	\$16,263.45
<i>Oil and Gas Occupational Safety and Health Regulations</i> (OGOSHR)	\$21,762	\$3,826.63
<i>Maritime Occupational Health and Safety Regulations</i> (MOHSR)	\$108,858	\$1,276.11
<i>Aviation Occupational Health and Safety Regulations</i> (AOHSR)	\$453,381	\$2,174.25
TOTAL — OHS regulations	\$3,699,633	\$1,067.94

auditive. Le coût total annualisé du fardeau administratif supplémentaire est estimé à 3 701 177 \$ (en dollars de 2012).

De plus, un allègement du fardeau administratif en lien avec quatre règlements sur la SST (RCSST, RSSTT, RSSTPG et RSSTA) est prévu grâce à l'élimination des coûts administratifs associés à la présentation d'un rapport au CCA. Les économies totales réalisées en coûts annualisés en raison de la réduction du fardeau administratif sont estimées à 1 544 \$ (en dollars de 2012).

Tous les autres coûts sont considérés comme des coûts associés à la conformité.

Environ 3 500 entreprises sous réglementation fédérale subiraient une augmentation du fardeau administratif en raison du projet de règlement. Les modifications entraîneraient un coût administratif net annualisé de 3 699 633 \$ (en dollars de 2012).

Les détails sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Nombre d'années : 10 (de 2025 à 2034)

Année du prix : 2012

Année de référence pour la valeur actualisée : 2012

Taux d'actualisation : 7 %

Table 11 : Coûts administratifs annualisés

Règlements sur la SST	Coûts annualisés associés au fardeau administratif	Coûts annualisés associés au fardeau administratif, par entreprise
<i>Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail</i> (RCSST)	2 992 312 \$	947,78 \$
<i>Règlement sur la santé et la sécurité au travail (trains)</i> [RSSTT]	123 320 \$	16 263,45 \$
<i>Règlement sur la sécurité et la santé au travail (pétrole et gaz)</i> [RSSTPG]	21 762 \$	3 826,63 \$
<i>Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime</i> (RSSTMM)	108 858 \$	1 276,11 \$
<i>Règlement sur la santé et la sécurité au travail (aéronefs)</i> [RSSTA]	453 381 \$	2 174,25 \$
TOTAL — règlements sur la SST	3 699 633 \$	1 067,94 \$

Regulatory cooperation and alignment

The proposed Regulations would support regulatory cooperation and alignment. The Canadian Free Trade Agreement (CFTA)³² established a regulatory reconciliation process, overseen through the Regulatory Reconciliation and Cooperation Table (RCT), to help address barriers to trade experienced by companies doing business across provincial and territorial borders. Once a barrier to trade has been identified, a government (federal, provincial, or territorial) can submit the matter to the RCT for reconciliation and the participating CFTA governments and their relevant regulators can begin negotiations toward a reconciliation agreement. One of the work plan items of the RCT is to promote regulatory cooperation across Canada with respect to hearing protection. In particular, the Government of Canada and all the provinces and territories signed an agreement in 2019 called the Occupational Health and Safety Reconciliation Agreement (2018) [2018 Agreement] to harmonize hearing protection standards by requiring employers to provide hearing protectors to employees that meet the requirements set out in CSA Standard Z94.2-14, *Hearing protection devices – Performance, selection, care and use*.

The proposed changes to all five OHS regulations would fulfill Canada's commitments under the 2018 Agreement, as these regulations would now require employers to provide hearing protection that meets the requirements set out in CSA Standard Z94.2-14 to every employee who is likely to be exposed in the workplace to a sound level that exceeds 85 dBA ($L_{ex,8}$). These changes would bring the federal government into alignment with 11 of the 13 provinces and territories that have either updated their OHS codes (Alberta), regulations (Quebec, Manitoba, New Brunswick, Newfoundland and Labrador, Prince Edward Island, British Columbia) or their guidance materials (Ontario, Saskatchewan, Nunavut, Northwest Territories) to refer to CSA Standard Z94.2-14.

In addition, the proposed changes to the COHSR, OTOHSR, and AOHSR would reduce the limit for the daily maximum noise exposure level from 87 dBA ($L_{ex,8}$) to 85 dBA ($L_{ex,8}$), in alignment with the daily maximum limit in the OGOSHR and MOHSR. This would bring the federal OHS regulations into alignment with the OHS regulations in all provinces and territories in Canada.

Further, the introduction of the requirement for audiometric testing to the five OHS regulations would bring the federal OHS regulations into alignment with the

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Le projet de règlement viendrait appuyer la coopération et l'harmonisation en matière de réglementation. L'Accord de libre-échange canadien (ALEC)³² a établi un processus de conciliation en matière de réglementation, supervisé par la Table de conciliation et de coopération en matière de réglementation (TCCR), dans le but d'éliminer les obstacles au commerce auxquels sont confrontées les entreprises qui font des affaires d'une province ou d'un territoire à l'autre. Lorsqu'un obstacle au commerce est repéré, un gouvernement (fédéral, provincial ou territorial) peut soumettre la question à la TCCR aux fins de conciliation et les gouvernements participant à l'ALEC et leurs organismes de réglementation concernés peuvent lancer des négociations pour conclure un accord de conciliation. L'un des éléments du plan de travail de la TCCR consiste à promouvoir la coopération en matière de réglementation partout au Canada en ce qui concerne la protection de l'ouïe. Plus précisément, le gouvernement du Canada et toutes les provinces et tous les territoires ont signé en 2018 une entente appelée Accord de conciliation en matière de santé et de sécurité au travail (2018) [Accord de 2018] qui vise à harmoniser les normes de protection de l'ouïe en obligeant les employeurs à fournir aux employés des protecteurs auditifs qui satisfont aux exigences énoncées dans la norme Z94.2-F14 de la CSA, *Protecteurs auditifs : performances, sélection, entretien et utilisation*.

Les modifications proposées aux cinq règlements sur la SST permettraient de respecter les engagements du Canada en vertu de l'Accord de 2018, car ces règlements exigeraient désormais des employeurs qu'ils fournissent des protecteurs auditifs conformes aux exigences énoncées dans la norme Z94.2-F14 de la CSA à chaque employé susceptible d'être exposé à un niveau sonore dépassant 85 dBA ($L_{ex,8}$) sur le lieu de travail. Le gouvernement fédéral serait donc en adéquation avec toutes les provinces et tous les territoires qui ont mis à jour le code (Alberta), leurs règlements (Québec, Manitoba, Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve-et-Labrador, Île-du-Prince-Édouard) ou leurs documents d'orientation (Ontario, Saskatchewan, Nunavut, Territoires du Nord-Ouest) de manière à ce qu'ils fassent référence à la norme Z94.2-F14 de la CSA.

De plus, les modifications proposées au RCSST, au RSSTT et au RSSTA viseraient à abaisser le niveau maximal d'exposition quotidienne de 87 dBA ($L_{ex,8}$) à 85 dBA ($L_{ex,8}$), afin qu'il corresponde à celui prévu par le RSSTPG et le RSSTMM. Ainsi, les règlements fédéraux sur la SST seraient harmonisés avec les règlements de l'ensemble des provinces et des territoires du Canada.

De plus, l'ajout de l'exigence relative aux examens audiométriques dans les cinq règlements sur la SST permettrait d'harmoniser les règlements fédéraux sur la SST avec les

³² Canadian Free Trade Agreement (CFTA), 19 Apr. 2024.

³² Accord de libre-échange canadien (ALEC), 19 avr. 2024.

OHS regulations in 9 of the 13 provinces and territories in Canada that currently require the employer to provide employees with annual or biannual audiometric tests when employees are exposed to noise that exceeds the daily maximum noise exposure level. The 9 provinces and territories are Prince Edward Island, Newfoundland and Labrador, British Columbia, Saskatchewan, Manitoba, Alberta, Northwest Territories, Nunavut, and Yukon.

Lastly, the requirement for the employer to develop and implement a hearing loss prevention program would bring all five OHS regulations into compliance with 6 of the 13 provinces and territories in Canada that explicitly require the employer to develop and implement a hearing conservation program or plan. The 6 provinces and territories are Prince Edward Island, Newfoundland and Labrador, British Columbia, Saskatchewan, Northwest Territories, and Nunavut.

The proposed Regulations would also bring Canada's provisions into alignment with various occupational noise provisions in the European Union (EU), the United Kingdom, the United States and Australia. The noise exposure limits in these countries vary between 85 dBA ($L_{ex,8}$) and 90 dBA ($L_{ex,8}$). However, depending on the country, various employer obligations related to the protection of employee hearing loss are triggered by either the 80 dBA ($L_{ex,8}$) level or the 85 dBA ($L_{ex,8}$) level. In addition, the EU, United Kingdom, United States, and Australia all have requirements for the provision of audiometric testing and the development of some form of hearing loss prevention or conservation program.

In terms of legislation in Europe, both the EU and the United Kingdom maintain the noise exposure limit at 87 dBA ($L_{ex,8}$).^{33,34} However, in both the EU and United Kingdom various employer responsibilities related to hearing protection, risk assessments, and audiometric testing are triggered by the 80 dBA ($L_{ex,8}$) noise exposure level and by the 85 dBA ($L_{ex,8}$) noise exposure level, depending on the employer responsibility. For example, in both the EU and the United Kingdom, the employer is required to provide hearing protectors to workers if the noise exposure level exceeds 80 dBA ($L_{ex,8}$) and must ensure that employees are wearing the provided hearing protectors if the noise exposure exceeds 85 dBA ($L_{ex,8}$).^{35,36} Furthermore, although the EU and the United Kingdom

règlements sur la SST de 9 des 13 provinces et territoires du Canada qui exigent déjà que l'employeur fasse passer des examens audiométriques annuels ou semestriels aux employés qui sont exposés à un bruit dépassant le niveau maximal d'exposition quotidienne. Les provinces et territoires en question sont l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve-et-Labrador, la Colombie-Britannique, la Saskatchewan, le Manitoba, l'Alberta, les Territoires du Nord-Ouest, le Nunavut et le Yukon.

Enfin, l'exigence que l'employeur doive élaborer et mettre en œuvre un programme de prévention de la perte auditive permettrait que les cinq règlements sur la SST soient harmonisés avec ceux de 6 des 13 provinces et territoires du Canada qui exigent explicitement que l'employeur élabore et mette en œuvre un programme ou un plan de protection de l'ouïe. Les six provinces et territoires en question sont l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve-et-Labrador, la Colombie-Britannique, la Saskatchewan, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut.

Le projet de règlement permettrait également au Canada d'harmoniser sa réglementation avec les diverses dispositions en matière de bruit en milieu de travail de l'Union européenne (UE), du Royaume-Uni, des États-Unis et de l'Australie. Les limites d'exposition au bruit dans ces pays varient entre 85 dBA ($L_{ex,8}$) et 90 dBA ($L_{ex,8}$). Cependant, selon les pays, diverses obligations de l'employeur liées à la protection de l'ouïe des employés s'appliquent à partir d'un niveau sonore de 80 dBA ($L_{ex,8}$) ou de 85 dBA ($L_{ex,8}$). De plus, l'UE, le Royaume-Uni, les États-Unis et l'Australie exigent tous la réalisation d'examens audiométriques et l'élaboration d'un programme de prévention de la perte auditive ou de protection de l'ouïe.

En ce qui concerne les lois européennes, l'UE et le Royaume-Uni maintiennent la limite d'exposition au bruit à 87 dBA ($L_{ex,8}$).^{33,34} Cependant, dans l'UE et au Royaume-Uni, un employeur doit s'acquitter de diverses responsabilités en ce qui concerne la protection de l'ouïe, les évaluations des risques et les examens audiométriques dès que le niveau d'exposition atteint 80 dBA ($L_{ex,8}$) et 85 dBA ($L_{ex,8}$), selon la responsabilité de l'employeur. Par exemple, l'employeur doit fournir des protecteurs auditifs aux travailleurs si le niveau d'exposition dépasse 80 dBA ($L_{ex,8}$) et veiller à ce qu'ils les portent si l'exposition au bruit dépasse 85 dBA ($L_{ex,8}$).^{35,36} De plus, bien que l'UE et le Royaume-Uni n'utilisent pas les termes « programme de protection de l'ouïe » ou « programme de prévention

³³ "Health and Safety at Work: Exposure to Noise." EUR-Lex Access to European Union Law, Publications Office of the EU, 2 Oct. 2015.

³⁴ The *Control of Noise at Work Regulations 2005* (PDF). Legislation.Gov.Uk, Government of the U.K., 18 June 2005.

³⁵ "Health and Safety at Work: Exposure to Noise." EUR-Lex Access to European Union Law, Publications Office of the EU, 2 Oct. 2015.

³⁶ The *Control of Noise at Work Regulations 2005* (PDF). Legislation.Gov.Uk, Government of the U.K., 18 June 2005.

³³ « Santé et sécurité au travail : exposition au bruit », EUR-Lex, L'accès au droit de l'Union européenne, Office des publications de l'Union européenne, 2 oct. 2015.

³⁴ The *Control of Noise at Work Regulations 2005* (PDF, disponible en anglais seulement). Legislation.Gov.Uk, Government of the UK, 18 juin 2005.

³⁵ « Santé et sécurité au travail : exposition au bruit », EUR-Lex, L'accès au droit de l'Union européenne, Office des publications de l'Union européenne, 2 oct. 2015.

³⁶ « The *Control of Noise at Work Regulations 2005* (PDF, disponible en anglais seulement) », Legislation.Gov.Uk, Government of the UK, 18 juin 2005.

do not use the terms “hearing conservation program” or “hearing loss prevention program,” they have requirements that are similar to Canada’s for preventing hearing loss through their employer obligations to conduct risk assessments and undertake employee “health surveillance.” For example, in the United Kingdom, if the workplace noise exposure level exceeds 80 dBA ($L_{ex,8}$) employers are required to conduct a risk assessment that evaluates the risk to employee health and safety created by the exposure to workplace noise and are required to eliminate or control the exposure to noise.³⁷ In the EU, there is also a similar requirement for a risk assessment and implementation of control measures, but it is not tied to a specific noise exposure level.³⁸ In addition, both the EU and the United Kingdom have a requirement for appropriate health surveillance of employees, which includes providing audiometric testing to employees.³⁹ In the United Kingdom, the health surveillance is triggered if the risk assessment indicates that there is a risk to the health of employees who are exposed to hazardous noise,⁴⁰ whereas in the EU, this requirement is triggered if employees have been exposed to noise above 80 dBA ($L_{ex,8}$).⁴¹ In both the EU and the United Kingdom, the timing of a baseline audiometric test and the frequency of audiometric testing is not prescribed.

In the United States, the noise exposure limit is set at 90 dBA ($L_{ex,8}$).⁴² However, as with the EU and the United Kingdom, various employer requirements related to hearing protection, hearing conservation and audiometric testing start at the 85 dBA ($L_{ex,8}$) noise exposure level. For example, employers must provide their employees with hearing protectors and ensure that the hearing protectors are worn when the noise exposure level is 85 dBA ($L_{ex,8}$) or greater. In addition, the employer is required to administer an effective hearing conservation program whenever employee noise exposure levels equal or exceed 85 dBA ($L_{ex,8}$). Lastly, the employer is required to establish and maintain an audiometric testing program for all employees who are exposed to 85 dBA ($L_{ex,8}$) or more. The audiometric testing program includes a baseline test within six months of an employee’s first exposure to a noise exposure level of 85 dBA or greater, and then at least annually after the baseline audiogram.

de la perte auditive », ils imposent aux employeurs des obligations semblables à celles du Canada en matière de prévention de la perte auditive, c’est-à-dire mener des évaluations des risques et effectuer une « surveillance de la santé » des employés. Par exemple, au Royaume-Uni, si le niveau d’exposition au bruit en milieu de travail dépasse 80 dBA ($L_{ex,8}$), les employeurs doivent mener une évaluation afin de déterminer les risques pour la santé et la sécurité des employés causés par l’exposition au bruit et doivent éliminer ou contrôler l’exposition au bruit³⁷. Dans l’UE, il existe également l’obligation d’évaluer les risques et de mettre en œuvre des mesures de contrôle, mais cette obligation n’est pas assortie d’un niveau d’exposition au bruit précis³⁸. De plus, l’UE et le Royaume-Uni imposent tous deux une obligation d’assurer une surveillance adéquate de la santé des employés, qui suppose entre autres de faire passer des examens audiométriques aux employés³⁹. Au Royaume-Uni, une surveillance de la santé s’impose lorsque l’évaluation des risques conclut qu’il y a un risque pour la santé des employés exposés au bruit dangereux⁴⁰ alors que dans l’UE, cette obligation s’applique si les employés sont exposés à un niveau dépassant 80 dBA ($L_{ex,8}$)⁴¹. Dans l’UE et au Royaume-Uni, la réglementation ne prévoit pas le moment à partir duquel un examen audiométrique de référence doit être réalisé ni la fréquence à laquelle les examens audiométriques subséquents doivent avoir lieu.

Aux États-Unis, la limite d’exposition au bruit est fixée à 90 dBA ($L_{ex,8}$)⁴². Toutefois, comme pour l’UE et le Royaume-Uni, l’employeur doit s’acquitter de diverses obligations en matière de protection de l’ouïe et d’examens audiométriques dès que le niveau d’exposition atteint 85 dBA ($L_{ex,8}$). Par exemple, les employeurs doivent fournir à leurs employés des protecteurs auditifs et veiller à ce qu’ils les portent lorsque le niveau d’exposition est de 85 dBA ($L_{ex,8}$) ou plus. Ils sont également tenus d’administrer un programme efficace de préservation de l’ouïe lorsque les niveaux auxquels sont exposés les employés sont de 85 dBA ($L_{ex,8}$) ou plus. Enfin, ils doivent mettre en place et maintenir un programme d’examens audiométriques pour tous les employés exposés à des niveaux de 85 dBA ($L_{ex,8}$) ou plus. Ce programme prévoit un examen audiométrique de référence réalisé dans les six mois suivant la première exposition d’un employé à un niveau d’exposition de 85 dBA ou plus, puis un examen au moins une fois par année, après que les résultats de l’audiogramme de référence ont été obtenus.

³⁷ The *Control of Noise at Work Regulations 2005*.

³⁸ “Health and Safety at Work: Exposure to Noise.”

³⁹ “Health and Safety at Work: Exposure to Noise.”

⁴⁰ The *Control of Noise at Work Regulations 2005*.

⁴¹ “Health and Safety at Work: Exposure to Noise.”

⁴² “Occupational Safety and Health Standards.” Occupational Safety and Health Administration, U.S. Department of Labour, 12 Dec. 2008.

³⁷ The *Control of Noise at Work Regulations 2005*

³⁸ « Santé et sécurité au travail : exposition au bruit »

³⁹ « Santé et sécurité au travail : exposition au bruit »

⁴⁰ The *Control of Noise at Work Regulations 2005*

⁴¹ « Santé et sécurité au travail : exposition au bruit »

⁴² « Occupational Safety and Health Standards » (disponible en anglais seulement). Occupational Safety and Health Administration, U.S. Department of Labour, 12 déc. 2008.

In Australia, the noise exposure limit is set at 85 dBA ($L_{ex,8}$).⁴³ Australia has a form of hearing loss prevention programming through the requirement for employers to manage the risk of hearing loss from noise. There is a requirement for hearing protectors to be provided as a control measure to protect employees from the risk of hearing loss associated with noise that exceeds 85 dBA ($L_{ex,8}$), and any employee who is provided hearing protection must be provided audiometric testing within three months of commencing the work that requires hearing protection and at least every two years after that.

Effects on the environment

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required.

Gender-based analysis plus

Issue identification

The impacts of hazards related to noise exposure tend to affect different groups in unique ways. Below, different hazards are discussed and analyzed based on the diverse attributes of workers, including their biological characteristics, age, and socioeconomic status.

Gender and gender identity

It is estimated that on average, more than 11 million Canadians, or 42% of Canadians, have worked in an environment with levels of sound reaching or exceeding 85 dBA ($L_{ex,8}$).⁴⁴ While these 11 million Canadians work in noisy workplaces, the proposed Regulations would work to protect the health and safety of employees in federally regulated workplaces. Workplaces with potential hazardous noise exposure include the air transport and road transport industries. Workplaces in road transport are associated with hazardous noise levels for truck drivers, as

En Australie, la limite d'exposition au bruit est fixée à 85 dBA ($L_{ex,8}$).⁴³ L'Australie a également mis en place un programme de prévention de la perte auditive qui oblige les employeurs à gérer le risque de perte auditive causée par le bruit. Des protecteurs auditifs doivent être fournis comme mesure de contrôle pour protéger les employés contre le risque de perte auditive associée à un bruit dépassant 85 dBA ($L_{ex,8}$). De plus, tout employé qui reçoit des protecteurs auditifs doit passer un examen audiométrique dans les trois mois suivant le début d'un travail nécessitant le port de tels appareils, puis au moins tous les deux ans par la suite.

Effets sur l'environnement

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a permis de conclure qu'une évaluation environnementale stratégique n'était pas nécessaire.

Analyse comparative entre les sexes plus

Détermination des enjeux

Les répercussions des risques liés à l'exposition au bruit ont tendance à toucher chaque groupe de manière différente. Les différents risques sont traités et analysés, ci-dessous, en fonction des divers attributs des travailleurs, y compris leurs caractéristiques biologiques, leur âge et leur statut socioéconomique.

Genre et identité de genre

On estime qu'en moyenne, plus de 11 millions de Canadiens, soit 42 % des Canadiens, ont travaillé dans un environnement dont les niveaux sonores ont atteint ou ont dépassé 85 dBA ($L_{ex,8}$).⁴⁴ Alors que ces 11 millions de Canadiens travaillent dans des environnements bruyants, le projet de règlement viserait à protéger la santé et la sécurité des employés dans les lieux de travail relevant de la compétence fédérale. Les lieux de travail présentant un risque d'exposition au bruit comprennent ceux des secteurs du transport aérien et du transport routier. Les lieux

⁴³ *Model Work Health and Safety Regulations* (PDF). Parliamentary Counsel's Committee, 22 May 2023.

⁴⁴ Statistics Canada, Catalogue no. 82-003-X • Health Reports, Vol. 29, no. 8, pp. 9-17, Aug. 2018. Retrieved from [Canadians vulnerable to workplace noise](#) (PDF) [statcan.gc.ca].

⁴³ *Model Work Health and Safety Regulations* (PDF, disponible en anglais seulement). Parliamentary Counsel's Committee, 22 mai 2023.

⁴⁴ Statistique Canada, numéro de catalogue 82-003-X • Rapports sur la santé, vol. 29, n° 8, p. 9-17, août 2018. Sur Internet : [Canadiens vulnérables au bruit en milieu de travail](#) (PDF) [statcan.gc.ca].

noise exposure levels can exceed the prescribed limits.⁴⁵ According to the Federal Jurisdiction Workplace Survey,⁴⁶ 62% of employees in these sectors are men, while 38% are women. In the air transportation industry, men represent 68% of the total workforce, while women make up 32% of the workforce.⁴⁷ Ground staff, in particular, face significant challenges to the health of their hearing.⁴⁸ While aircraft-dependent noise emissions vary, aircraft such as turboprops have been shown to emit higher levels of sound.⁴⁹ Due to the higher number of men in federally regulated industries with potential noise exposure, the proposed Regulations are expected to positively impact men more than women.

Although women make up a smaller proportion of federally regulated employees in the sectors most affected by noise exposure, women who are pregnant are at a greater risk, as noise exposure while pregnant is correlated with hearing dysfunction in newborns.⁵⁰ Therefore, occupational noise exposure is not limited to the workers but could also affect their fetus. Therefore, reducing the risk of hearing impairment by updating noise exposure limits and thresholds would positively impact men in certain sectors, as well as pregnant employees, and mitigate the negative impact on their offspring.

de travail du secteur du transport routier sont associés à des niveaux de bruit dangereux pour les camionneurs, car les niveaux d'exposition peuvent dépasser les limites prescrites⁴⁵. Selon l'Enquête sur les milieux de travail de compétence fédérale, 62 % des employés de ces secteurs sont des hommes et 38 %, des femmes⁴⁶. Dans l'industrie du transport aérien, les hommes représentent 68 % de la main-d'œuvre totale, tandis que les femmes représentent 32 % de la main-d'œuvre⁴⁷. Le personnel au sol, en particulier, doit surmonter certains défis pour protéger sa santé auditive⁴⁸. Bien que les émissions sonores varient en fonction des aéronefs, il a été démontré que les aéronefs comme les avions à turbopropulseur émettent des niveaux sonores plus élevés⁴⁹. En raison du nombre plus élevé d'hommes dans les industries sous réglementation fédérale qui sont potentiellement exposés au bruit, le projet de règlement devrait avoir une incidence positive sur les hommes, plutôt que sur les femmes.

Bien que les femmes représentent une proportion plus faible des employés sous réglementation fédérale dans les secteurs les plus touchés par l'exposition au bruit, les femmes enceintes courent un risque plus élevé, car l'exposition au bruit pendant la grossesse est corrélée à une dysfonction auditive chez les nouveau-nés⁵⁰. L'exposition au bruit en milieu de travail n'est donc pas limitée aux travailleuses, mais pourrait également toucher leur fœtus. Par conséquent, la réduction du risque de déficience auditive, grâce à la mise à jour des limites et des seuils d'exposition au bruit, aurait une incidence positive sur les hommes dans certains secteurs, ainsi que sur les employées enceintes, et contribuera à atténuer les effets négatifs sur leurs enfants.

⁴⁵ Seshagiri, B. "Occupational noise exposure of operators of heavy trucks." *American Industrial Hygiene Association Journal*, vol. 59, no. 3, Mar. 1998, pp. 205–13.

⁴⁶ Statistics Canada, Catalogue no. 11-001-X • Federal jurisdiction workplace survey. *The Daily*, November 2016. Retrieved from Federal Jurisdiction Workplace Survey 2015 - FJWS 2015 Table 6: Occupation and gender distribution of employees - Open Government Portal (canada.ca).

⁴⁷ Government of Canada. (2022). *Canada's Open Data Portal: Table 1A. Gender_Sector_Aggregate*.

⁴⁸ Kuo, C. Y., Hung, C. L., Chen, H. C., Shih, C. P., Lu, R. H., Chen, C. W., Hung, L. W., Lin, Y. C., Chen, H. K., Chu, D. M., Lin, Y. Y., Chen, Y. C., & Wang, C. H. (2021). "The immediate and long-term impact of military aircraft noise on hearing: A cross-sectional comparison of fighter pilots and ground staff." *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(6), 2982.

⁴⁹ Lee, H. M., Garg, S., Lim, K. M., & Lee, H. P. (2023). Comparison of cabin noise of turboprop and turbofan aircrafts. *Applied Acoustics*, 214, 109651.

⁵⁰ Selander, J., Albin, M., Rosenhall, U., Rylander, L., Lewné, M., & Gustavsson, P. (2016). Maternal Occupational Exposure to Noise during Pregnancy and Hearing Dysfunction in Children: A Nationwide Prospective Cohort Study in Sweden. *Environmental Health Perspectives*, 124(6), 855–860.

⁴⁵ B. Seshagiri, « Occupational noise exposure of operators of heavy trucks ». *American Industrial Hygiene Association Journal*, vol. 59, n° 3, mars 1998, p. 205-13.

⁴⁶ Statistique Canada, numéro de catalogue 11-001-X • Enquête sur les milieux de travail de la compétence fédérale. *Le Quotidien*, nov. 2016. Sur Internet : Enquête sur les milieux de travail de compétence fédérale, 2015 – EMTCF 2015 Tableau 6 : Ventilation des employés selon la profession et le sexe Portail gouvernemental ouvert (canada.ca).

⁴⁷ Gouvernement du Canada (2022), *Portail de données ouvertes du Canada Tableau 1A : Sexe_Secteur_Agrégat*.

⁴⁸ C.Y. Kuo, C.L. Hung, H.C. Chen, C.P. Shih, R.H. Lu, C.W. Chen, L.W. Hung, Y.C. Lin, H.K. Chen, D.M. Chu, Y.Y. Lin, Y.C. Chen, et C.H. Wang (2021). « The immediate and long-term impact of military aircraft noise on hearing: A cross-sectional comparison of fighter pilots and ground staff ». *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(6), 2982.

⁴⁹ Lee, H. M., Garg, S., Lim, K. M., et Lee, H. P. (2023). « Comparison of cabin noise of turboprop and turbofan aircrafts » (disponible en anglais seulement). *Applied Acoustics*, 214, 109651.

⁵⁰ Selander, J., Albin, M., Rosenhall, U., Rylander, L., Lewné, M., et Gustavsson, P. (2016). Maternal Occupational Exposure to Noise during Pregnancy and Hearing Dysfunction in Children: A Nationwide Prospective Cohort Study in Sweden (disponible en anglais seulement). *Environmental Health Perspectives*, 124(6), 855–860.

Age

An individual's age affects their level of hearing sensitivity.⁵¹ As an individual gets older, their hearing sensitivity declines, and, as a result, they are more susceptible to experiencing noise-induced hearing loss if they are exposed to excessive noise in the workplace.⁵² In addition, age can contribute to a decline in one's hearing long after they have stopped working in such work environments.⁵³ It is estimated that after 10 years of working in an occupation with noise exposure, an individual's susceptibility to hearing loss is twice as high as someone who has never worked in an occupation with noise exposure.⁵⁴ As a result, when analyzing the long-term effects, the proposed Regulations would positively impact older workers.

The proposed Regulations would also provide protection to younger workers who may plan on spending a significant portion of their careers in occupations with excessive noise exposure. For example, young women between the ages of 19 and 39 are more likely than women over 40 to be employed in occupations with potential noise exposure.⁵⁵ As a result, although the proposed Regulations are expected to positively impact older men who have spent a significant portion of their careers in occupations with noise exposure, they would also protect the younger generation of workers that are beginning their careers in these industries.

Socioeconomic considerations

Beyond the hazards directly impacting the health of workers in workplaces exposed to noise, it is also important to take into consideration socioeconomic status, which may greatly influence workers' access to care and ability to recover following a workplace illness and injury that can occur as a result of noise exposure. For example, Canadians in two-parent families earn, on average, twice the

Âge

L'âge d'une personne a une incidence sur son niveau d'acuité auditive⁵¹. À mesure qu'une personne vieillit, elle perd de son acuité auditive et, par conséquent, elle est plus susceptible de subir une perte auditive induite par le bruit si elle est exposée à un bruit excessif sur le lieu de travail⁵². La perte auditive peut se poursuivre en raison de l'âge, et ce, bien après que la personne a cessé de travailler dans de tels environnements⁵³. On estime qu'après 10 ans de travail dans une profession où elle est exposée au bruit, une personne court un risque de perte auditive deux fois plus élevé qu'une personne qui n'a jamais exercé une profession où elle était exposée au bruit⁵⁴. Par conséquent, si l'on analyse les effets à long terme, on constate que le projet de règlement aurait une incidence positive pour les travailleurs âgés.

Le projet de règlement protégerait également les jeunes travailleurs qui pourraient prévoir consacrer une partie importante de leur carrière à des professions où l'exposition au bruit est excessive. Par exemple, les jeunes femmes âgées de 19 à 39 ans sont plus susceptibles que les femmes de plus de 40 ans d'occuper des professions où elles seront exposées au bruit⁵⁵. Ainsi, bien qu'on s'attende à ce que le projet de règlement ait une incidence positive pour les hommes plus âgés qui ont passé une partie importante de leur carrière dans des professions où ils ont été exposés au bruit, il protégerait également la jeune génération de travailleurs qui commencent leur carrière dans ces industries.

Facteurs socioéconomiques

En plus des risques qui ont une incidence directe sur la santé des travailleurs dans les lieux de travail exposés au bruit, il faut également tenir compte du statut socioéconomique, qui peut grandement influencer sur l'accès aux soins et la capacité des travailleurs à se rétablir à la suite d'une maladie ou d'une blessure professionnelle pouvant survenir à la suite d'une exposition au bruit. Par exemple, les

⁵¹ Canadian Centre for Occupational Health and Safety (2019). Retrieved from: [CCOHS: Noise - Auditory Effects](#).

⁵² Canadian Centre for Occupational Health and Safety (2019). Retrieved from: [CCOHS: Noise - Auditory Effects](#).

⁵³ Canadian Centre for Occupational Health and Safety (2019). Retrieved from: [CCOHS: Noise - Auditory Effects](#).

⁵⁴ Feder, K. et al. (2017). [Prevalence of Hazardous Occupational Noise Exposure, Hearing Loss, and Hearing Protection Usage Among a Representative Sample of Working Canadians](#). *Journal of Occupational and Environmental Medicine* 59(1), 92-113.

⁵⁵ Statistics Canada, Catalogue no. 82-003-X, Health Reports, Vol. 29, no. 8, pp. 9-17, Aug. 2018.

⁵¹ Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail (2019). Sur Internet : [CCHST : Bruit – Effets auditifs](#)

⁵² Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail (2019). Sur Internet : [CCHST : Bruit – Effets auditifs](#)

⁵³ Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail (2019). Sur Internet : [CCHST : Bruit – Effets auditifs](#)

⁵⁴ K. Feder et coll., (2017), [Prevalence of Hazardous Occupational Noise Exposure, Hearing Loss, and Hearing Protection Usage Among a Representative Sample of Working Canadians \(disponible en anglais seulement\)](#), *Journal of Occupational and Environmental Medicine* 59(1), 92-113.

⁵⁵ Statistique Canada, numéro de catalogue 82-003-X, Rapports sur la santé, vol. 29, n° 8, p. 9-17, août 2018.

amount as single-parent families.⁵⁶ Younger families also earn, on average, significantly less than older families.⁵⁷ In the United States, research shows that workers who earn a lower income are much more likely to suffer from hearing loss compared to those who earn higher salaries, in part because they have lower access to regular and preventative health care.⁵⁸ Although most people in Canada have access to universal health care, there may still be some linkages between earning a lower income and lack of access to preventative health care due to difficulty taking time off to go to the doctor or due to residency status in Canada, as may be the case for some migrant or temporary foreign workers who do not have access to universal health care. Workers from lower socioeconomic groups may also be exposed to an accumulation of unhealthy work environments and are more likely to retire because they become disabled and are no longer able to work.⁵⁹ Socioeconomic disparities in Canada affect the likelihood of a worker and their family being able to afford medications, sick leave, and travel for treatment. Implementation of the proposed Regulations could therefore reduce the burden on workers and their families, who may be at a socioeconomic disadvantage by helping to prevent illness caused by work in workplaces exposed to noise.

Other considerations

Long-term physical and mental health outcomes

Men are typically less likely than women to seek out medical help, including mental health services.^{60,61} Societal norms have created a culture for men, wherein seeking

Canadiens vivant dans des familles biparentales gagnent en moyenne deux fois plus que les familles monoparentales⁵⁶. Les familles plus jeunes gagnent également en moyenne beaucoup moins que les familles plus âgées⁵⁷. Aux États-Unis, des recherches montrent que les travailleurs qui gagnent un revenu plus faible sont beaucoup plus susceptibles de souffrir d'une perte auditive que ceux qui gagnent des salaires plus élevés. Ce constat s'explique en partie par le fait qu'ils ont un accès limité à des soins de santé réguliers et préventifs⁵⁸. Bien que la plupart des personnes au Canada aient accès à des soins de santé universels, il se peut qu'on observe encore une corrélation entre le fait de gagner un revenu plus faible et le manque d'accès à des soins de santé préventifs. Cette corrélation peut s'expliquer en raison de la difficulté de s'absenter pour aller chez le médecin ou encore du statut de résident au Canada, comme cela peut être le cas pour certains travailleurs migrants ou étrangers temporaires qui n'ont pas accès à des soins de santé universels. Les travailleurs issus de groupes socioéconomiques défavorisés peuvent également avoir accumulé des emplois dans des milieux de travail malsains et sont plus susceptibles de prendre leur retraite parce qu'ils deviennent invalides et qu'ils ne sont plus en mesure de travailler⁵⁹. Les disparités socioéconomiques au Canada ont une incidence sur la probabilité qu'un travailleur et sa famille aient les moyens de payer des médicaments, de bénéficier de congés de maladie et de pouvoir voyager pour se faire soigner. La mise en œuvre du projet de règlement pourrait alors contribuer à réduire le fardeau des travailleurs et de leurs familles qui peuvent être désavantagés sur le plan socioéconomique, en aidant à prévenir les maladies causées par le travail dans des lieux de travail exposés au bruit.

Autres facteurs

Résultats à long terme relatifs à la santé physique et mentale

Les hommes sont généralement moins susceptibles que les femmes de demander des soins médicaux, y compris des services de soins de santé mentale^{60,61}. Les normes

⁵⁶ Statistics Canada. Table 11-10-0012-01. [Distribution of total income by census family type and age of older partner, parent or individual](#).

⁵⁷ Statistics Canada. Table 11-10-0012-01. [Distribution of total income by census family type and age of older partner, parent or individual](#).

⁵⁸ Leppla, Morgan. [Low Income at Disproportionate Risk for Hearing Loss](#). Hearing Health Foundation, Hearing Health Foundation, 14 Mar. 2017.

⁵⁹ Burgard, S. and Lin, K. (2013). [Bad Jobs, Bad Health? How Work and Working Conditions Contribute to Health Disparities](#). *National Library of Medicine* 57(8).

⁶⁰ Noone, J. H. & Stephens, C. (2008). [Men, masculine identities, and health care utilisation](#). *Sociology of Health & Illness* 30(5), 711-725.

⁶¹ Galdas, P.M., Cheater, F. & Marshall, P. (2005). [Men and health help-seeking behaviour: Literature review](#). *Journal of Advanced Nursing* 49, 616-623.

⁵⁶ Statistique Canada. Tableau 11-10-0012-01. [Distribution du revenu total selon le type de famille de recensement et l'âge du partenaire, du parent ou de l'individu le plus âgé](#).

⁵⁷ Statistique Canada. Tableau 11-10-0012-01. [Distribution du revenu total selon le type de famille de recensement et l'âge du partenaire, du parent ou de l'individu le plus âgé](#).

⁵⁸ Leppla, Morgan. [Low Income at Disproportionate Risk for Hearing Loss \(disponible en anglais seulement\)](#), Hearing Health Foundation, 14 mars 2017.

⁵⁹ Burgard S. et Lin K. (2013). [Bad Jobs, Bad Health? How Work and Working Conditions Contribute to Health Disparities \(disponible en anglais seulement\)](#), *National Library of Medicine* 57(8).

⁶⁰ Noone, J. H. et Stephens, C. (2008). [Men, masculine identities, and health care utilisation \(disponible en anglais seulement\)](#), *Sociology of Health & Illness* 30(5), 711-725.

⁶¹ Galdas, P.M., Cheater, F. et Marshall, P. (2005). [Men and health help-seeking behaviour: Literature review \(disponible en anglais seulement\)](#), *Journal of Advanced Nursing*, 49, 616-623.

medical help may be denoted as weakness.⁶² The proposed Regulations are expected to positively impact men more than women in the context of long-term physical and psychological outcomes. Men represent both a higher proportion of workers who work in occupations with noise exposure and a lower proportion of individuals who actively seek out medical care for both physical and psychological concerns. Therefore, the proposed Regulations would not only lessen the likelihood of noise impacts, but would also decrease the need for medical intervention regarding health concerns related to such occupations.

In brief, the required workplace audiometric testing would serve as a means for detecting potential medical issues such as acoustic trauma, tinnitus, temporary and permanent hearing loss, and other non-auditory concerns.⁶³ Once employees undergo audiometric testing, they will be able to have access to their audiometric test results and will benefit from preventive care, early intervention, and/or employer-assisted medical support. To this end, workers are expected to benefit from the protective measures afforded through the regulatory requirements that protect employees from the impacts of noise in the workplace.

Summary

The proposed Regulations are expected to predominantly affect older men, as age is an aggravating factor for hearing loss, and because of the smaller proportion of women in sectors of the federally regulated workforce that have high noise levels. There is a gender disparity, particularly in the transport industry, with men having a higher likelihood of exposure to excessive workplace noise levels due to their occupational profile. Recognizing that men are less likely to seek medical help, the implementation of the proposed Regulations is expected to better their long-term physical and psychological health. While men may be disproportionately affected by hazardous noise in the workplace, the effects are also experienced by women, and aggravating factors such as socioeconomic status and age affect both genders. The proposed Regulations are anticipated to protect younger workers (i.e. men and women between 19 and 39 years old) through early intervention, and employees experiencing financial hardship could gain improved access to medical care, as their employer facilitates diagnostics and testing by an audiometric technician. Workers are expected to benefit from the preventive care afforded through the introduction of the proposed Regulations,

sociétales ont créé une culture dans laquelle le fait de demander des soins médicaux peut être considéré comme une faiblesse chez un homme⁶². En ce qui concerne les résultats à long terme relatifs à la santé physique et psychologique, on s'attend à ce que l'incidence positive du projet de règlement se fasse davantage ressentir chez les hommes que chez les femmes. Les hommes représentent à la fois une proportion plus élevée de travailleurs qui occupent des professions où ils sont exposés au bruit et une proportion plus faible de personnes qui recherchent activement des soins médicaux pour traiter des problèmes de santé physique et psychologique. Par conséquent, le projet de règlement contribuerait non seulement à réduire les effets probables du bruit, mais aussi à éliminer la nécessité de recourir à une intervention médicale pour traiter les problèmes de santé liés à ces professions.

En résumé, les examens audiométriques requis en milieu de travail serviraient à détecter d'éventuels problèmes médicaux, tels que les traumatismes acoustiques, les acouphènes, la perte auditive temporaire et permanente, et d'autres problèmes non auditifs⁶³. Une fois que les employés passent des examens audiométriques, ils pourront avoir accès aux résultats de leurs examens et bénéficieront de soins préventifs, d'une intervention précoce ou d'un soutien médical appuyé par l'employeur. Les travailleurs devraient donc bénéficier des mesures de protection prévues par les exigences réglementaires qui protègent les employés contre les effets du bruit en milieu de travail.

Résumé

On s'attend à ce que les hommes âgés soient ceux pour qui le projet de règlement aura la plus grande incidence, du fait que l'âge constitue un facteur aggravant de la perte auditive et en raison de la faible proportion de femmes dans des secteurs de la main-d'œuvre sous réglementation fédérale qui sont exposées à des niveaux de bruit excessifs. Il existe une disparité entre les sexes, en particulier dans l'industrie des transports, car les hommes sont plus susceptibles d'être exposés à des niveaux de bruit excessifs sur le lieu de travail en raison de leur profil professionnel. Les hommes étant moins susceptibles de demander des soins médicaux, la mise en œuvre du projet de règlement devrait contribuer à améliorer la santé physique et psychologique à long terme de ces derniers. Bien que les hommes puissent être touchés de manière disproportionnée par les bruits dangereux sur le lieu de travail, les femmes en subissent également les effets, et les facteurs aggravants, tels que le statut socioéconomique et l'âge, touchent les deux sexes. Le projet de règlement protégera les jeunes travailleurs (c'est-à-dire les hommes et les femmes âgés de 19 à 39 ans) grâce à une intervention précoce, et les employés qui éprouvent des difficultés financières auront

⁶² Noone, J. H. & Stephens, C. (2008). *Men, masculine identities, and health care utilisation*. *Sociology of Health & Illness* 30(5), 711-725.

⁶³ Canadian Centre for Occupational Health and Safety (2019). *Noise – Auditory Effects*

⁶² Noone, J. H. et Stephens, C. (2008). *Men, masculine identities, and health care utilisation (disponible en anglais seulement)*, *Sociology of Health & Illness* 30(5), 711-725.

⁶³ Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail (2019). *Bruit – Effets auditifs*

safeguarding their health from the impacts of hazardous noise, and mitigating barriers to productivity.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

The proposed Regulations would come into force one year after the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

Compliance and enforcement

Compliance with the proposed Regulations would be achieved using a variety of existing approaches along a compliance continuum. This may include educating and counselling employers on their obligations, seeking an assurance of voluntary compliance from the employer, or issuing a direction to cease the contravention and take steps to prevent its reoccurrence. To address more serious or repeated violations, an administrative monetary penalty (AMP) under Part IV of the Code may be issued. Further information on AMPs and the classification method for various violations under the Code can be found in the “Administrative monetary penalties” subsection that is in the “Background” section of this Regulatory Impact Analysis Statement. No additional inspectors or inspections specifically related to the proposed Regulations are anticipated.

The interpretations, policies and guidelines (IPG) for levels of sound titled [Levels of Sound – Canada Occupational Health and Safety Regulations, Part VII – IPG-074 \(PDF\)](#) would be reviewed and updated to assist employers with compliance with the proposed Regulations.

The Labour Program’s [Workplace health and safety compliance](#) web page outlines the proactive and reactive activities used by delegated officials to ensure compliance. Statutory powers allow delegated officials to enter work sites and perform various activities to enforce compliance with the Code and the applicable OHS regulations.

un meilleur accès aux soins médicaux, puisque leur employeur facilitera les diagnostics et les examens réalisés par un technicien en audiométrie. On s’attend à ce que les travailleurs bénéficient de soins préventifs grâce à la présentation du projet de règlement, qui devrait permettre de protéger leur santé contre les effets des bruits dangereux et d’atténuer les obstacles à la productivité.

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

Mise en œuvre

Le projet de règlement entrerait en vigueur un an après la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Conformité et application

La conformité au projet de règlement serait assurée à l’aide des diverses approches existantes tout au long d’un continuum de conformité. Ces approches peuvent comprendre des activités visant à éduquer et à conseiller les employeurs au sujet de leurs obligations, à obtenir de leur part une assurance qu’ils s’y conforment volontairement ou à émettre des directives afin qu’ils mettent fin à des infractions et qu’ils prennent les mesures nécessaires pour éviter qu’elles ne se reproduisent. Pour punir les violations plus graves ou répétées, une sanction administrative pécuniaire (« SAP ») peut être imposée en vertu de la partie IV du Code. De plus amples renseignements sur les SAP et la méthode de classification des diverses violations au Code sont présentés dans la sous-section « Sanctions administratives pécuniaires » à la section « Contexte » du présent Résumé de l’étude d’impact de la réglementation. Le projet de règlement ne devrait pas donner lieu à l’ajout d’inspecteurs ni la tenue d’inspections supplémentaires.

Les interprétations, politiques et guides (IPG) relatifs aux niveaux acoustiques intitulés [Niveaux acoustiques – Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail, partie VII – IPG-074 \(PDF\)](#) seraient examinés et mis à jour afin d’aider les employeurs à se conformer au projet de règlement.

La page Web [Politique de conformité](#) du Programme du travail décrit les activités proactives et réactives utilisées par les représentants délégués pour assurer la conformité. Les pouvoirs conférés par la loi permettent aux représentants délégués d’entrer sur les lieux de travail et d’y mener diverses activités afin d’assurer la conformité au Code et aux règlements applicables en matière de SST.

Contact

Marie-France Sanschagrín
 Senior Director
 Workplace Directorate
 Labour Program
 Department of Employment and Social Development
 165 Hôtel-de-Ville Street
 Place du Portage, Phase II, 10th floor
 Gatineau, Québec
 J8X 3X2
 Email: EDSC.LAB.SST.POLITIQUES-LAB.OHS.POLICY.ESDC@labour-travail.gc.ca

Personne-ressource

Marie-France Sanschagrín
 Directrice principale
 Direction du milieu de travail
 Programme du travail
 Ministère de l'Emploi et du Développement social
 165, rue de l'Hôtel-de-Ville
 Place du Portage, Phase II, 10^e étage
 Gatineau (Québec)
 J8X 3X2
 Courriel : EDSC.LAB.SST.POLITIQUES-LAB.OHS.POLICY.ESDC@labour-travail.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council proposes to make the annexed *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Canada Labour Code (Sound Levels)* under paragraphs 157(1)(a), (a.1)^a and (b) and subsections 157(1.1) to (6)^b and 270(1)^c of the *Canada Labour Code*^d.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. They are strongly encouraged to use the online commenting feature that is available on the *Canada Gazette* website but if they use email, mail or any other means, the representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Marie-France Sanschagrín, Senior Director, Workplace Directorate, Labour Program, Department of Employment and Social Development, 165 Hôtel-de-Ville Street, Place du Portage Phase II, 10th floor, Gatineau, Québec J8X 3X2 (email: edsc.lab.sst.politiques-lab.ohs.policy.esdc@labour-travail.gc.ca).

Ottawa, March 13, 2026

Janna Rinaldi
 Acting Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu des alinéas 157(1)a), a.1)^a et b), des paragraphes 157(1.1) à (6)^b et 270(1)^c du *Code canadien du travail*^d, se propose de prendre le *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu du Code canadien du travail (niveaux acoustiques)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont fortement encouragés à le faire au moyen de l'outil en ligne disponible à cet effet sur le site Web de la *Gazette du Canada*. S'ils choisissent plutôt de présenter leurs observations par courriel, par la poste ou par tout autre moyen, ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout à Marie-France Sanschagrín, directrice principale, Direction du milieu de travail, Programme du travail, ministère de l'Emploi et du Développement social, 165, rue de l'Hôtel-de-Ville, place du Portage, Phase II, 10^e étage, Gatineau (Québec) J8X 3X2 (courriel : edsc.lab.sst.politiques-lab.ohs.policy.esdc@labour-travail.gc.ca).

Ottawa, le 13 mars 2026

La greffière adjointe intérimaire du Conseil privé
 Janna Rinaldi

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

^b S.C. 2019, c. 29, s. 375

^c S.C. 2017, c. 20, s. 377

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

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

^b L.C. 2019, ch. 29, art. 375

^c L.C. 2017, ch. 20, art. 377

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

Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Canada Labour Code (Sound Levels)

Canada Occupational Health and Safety Regulations

1 Part VII of the *Canada Occupational Health and Safety Regulations*¹ is replaced by the following:

PART VII

Sound Levels

Definitions

7.01 The following definitions apply in this Part.

A-weighted sound pressure level means a sound pressure level, expressed in dBA, as determined by a measurement system that includes an A-weighting filter. (*niveau de pression acoustique pondéré A*)

dBA means decibel A-weighted and is a unit of A-weighted sound pressure level. (*dBA*)

noise exposure level ($L_{ex,8}$) means the noise exposure level equal to a steady sound level in dBA that, if present in a work place for 8 hours per day, would contain the same total energy as that generated by the actual and varying sound levels to which a worker is exposed during the total hours worked during a 24-hour period. (*niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$)*)

sound pressure level means 20 times the logarithm to the base 10 of the ratio of the root mean square pressure of a sound to the reference sound pressure of 20 μ Pa, expressed in decibels. (*niveau de pression acoustique*)

Measurement and Calculation of Exposure

7.02 (1) For the purposes of this Part, the employer shall ensure that the exposure of an employee to noise in a work place is measured

(a) in accordance with clauses 5, 6.4.1, 6.4.4, 6.5.2 and 6.5.4 of CSA Standard Z107.56-18 (R2022), entitled

Règlement modifiant certains règlements pris en vertu du Code canadien du travail (niveaux acoustiques)

Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail

1 La partie VII du *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail*¹ est remplacée par ce qui suit :

PARTIE VII

Niveaux acoustiques

Définitions

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

dBA Décibel pondéré A, qui est l'unité du niveau de pression acoustique pondéré A. (*dBA*)

niveau de pression acoustique Niveau, exprimé en décibels, égal à 20 fois le logarithme à base 10 du rapport de la racine carrée moyenne de la pression d'un son à la pression acoustique de référence de 20 μ Pa. (*sound pressure level*)

niveau de pression acoustique pondéré A Niveau de pression acoustique, exprimé en dBA, relevé par un système de mesure qui comprend un filtre pondérateur A. (*A-weighted sound pressure level*)

niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) Niveau d'exposition au bruit égal au niveau acoustique stable en dBA qui, s'il était constaté dans le lieu de travail pendant huit heures par jour, contiendrait la même énergie totale que celle produite par les pressions acoustiques réelles et variables auxquelles le travailleur est exposé pendant le total des heures travaillées durant une période de vingt-quatre heures. (*noise exposure level ($L_{ex,8}$)*)

Mesure et calcul de l'exposition

7.02 (1) Pour l'application de la présente partie, l'employeur veille à ce que l'exposition d'un employé au bruit dans un lieu de travail soit mesurée :

a) conformément aux articles 5, 6.4.1, 6.4.4, 6.5.2 et 6.5.4 de la norme Z107.56:F18 (C2022) de la CSA,

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

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

Measurement of noise exposure, as amended from time; and

(b) using an instrument that is recommended for that measurement under clause 4.3 of the standard and that meets the requirements for such an instrument set out in clause 4 of the standard.

(2) For the purposes of this Part, the employer shall ensure that the measurement and calculation of the noise exposure level ($L_{ex,8}$) to which an employee is exposed in a work place takes into account the exposure of the employee to A-weighted sound pressure levels of 75 dBA and greater.

(3) The measurement and calculation of the noise exposure level ($L_{ex,8}$) may also take into account the exposure of the employee to A-weighted sound pressure levels that are less than 75 dBA.

Noise Exposure Limits

7.03 The employer shall monitor the noise levels in a work place and shall ensure that, in any 24-hour period, no employee in the work place is exposed to an A-weighted sound pressure level set out in column 1 of the schedule to this Part for a duration of exposure exceeding the applicable duration set out in column 2.

Reduction of Noise Exposure

7.04 The employer shall, to the extent that it is feasible using engineering controls or other physical means other than hearing protectors, reduce an employee's exposure to noise in a work place to levels that do not exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part.

Hearing Protection

7.05 (1) The employer shall, as soon as feasible, provide every employee who is likely to be exposed to noise levels in a work place that exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part with a hearing protector that

(a) meets the requirements set out in CSA Standard Z94.2-14 (R2024), entitled *Hearing protection devices — Performance, selection, care, and use*, as amended from time to time; and

(b) prevents the employee from being exposed to noise levels that exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part.

(2) The employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work

intitulée *Mesure de l'exposition au bruit*, avec ses modifications successives;

(b) au moyen d'un instrument recommandé à cette fin par l'article 4.3 de cette norme et conforme aux exigences relatives à un tel instrument énoncées à l'article 4 de cette même norme.

(2) Pour l'application de la présente partie, l'employeur veille à ce que la mesure et le calcul du niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) auquel un employé est exposé dans un lieu de travail tiennent compte de l'exposition de l'employé à des niveaux de pression acoustique pondérés A de 75 dBA ou plus.

(3) La mesure et le calcul du niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) peuvent également tenir compte de l'exposition de l'employé à des niveaux de pression acoustique pondérés A inférieurs à 75 dBA.

Limites d'exposition au bruit

7.03 L'employeur surveille les niveaux de bruit dans le lieu de travail et veille à ce qu'aucun employé qui s'y trouve ne soit, au cours de toute période de vingt-quatre heures, exposé à un niveau de pression acoustique pondéré A figurant à la colonne 1 de l'annexe de la présente partie pour une durée d'exposition supérieure à la durée applicable prévue à la colonne 2.

Réduction de l'exposition au bruit

7.04 Dans la mesure du possible et à l'aide de dispositifs techniques ou de moyens matériels autres que des protecteurs auditifs, l'employeur réduit l'exposition d'un employé au bruit dans un lieu de travail à un niveau inférieur ou égal aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie.

Protection de l'ouïe

7.05 (1) L'employeur fournit dès que possible à tout employé susceptible d'être exposé, dans un lieu de travail, à un niveau de bruit supérieur aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie un protecteur auditif qui :

(a) est conforme aux exigences de la norme Z94.2-F14 (C2024) de la CSA, intitulée *Protecteurs auditifs : performances, sélection, entretien et utilisation*, avec ses modifications successives;

(b) protège l'employé contre une exposition à un niveau de bruit supérieur aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie.

(2) L'employeur élabore et met en œuvre, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local

place committee or the health and safety representative, develop and implement a program to train every employee who is provided a hearing protector on the fit, care and use of the hearing protector.

7.06 The employer shall ensure that every person to whom the employer grants access to a work place, other than an employee, uses a hearing protector that meets the condition referred to in paragraph 7.05(1)(a) if the person is likely to be exposed to noise levels that exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part.

Warning Signs

7.07 The employer shall, at every work place where an employee may be exposed to an A-weighted sound pressure level greater than 85 dBA, at conspicuous locations within the work place, post and keep posted signs warning of a potentially hazardous level of noise.

Hazard Investigation

7.08 (1) If any employee in a work place is likely to be exposed to an A-weighted sound pressure level equal to or greater than 82 dBA for a duration of exposure that is likely to exceed the applicable duration set out in column 2 of the schedule to this Part, the employer shall, without delay,

(a) appoint a qualified person to carry out an investigation of the level of exposure to noise; and

(b) notify the work place committee or the health and safety representative of the investigation and the name of the person appointed to carry out the investigation.

(2) The employer shall ensure that the following matters are considered in the investigation:

(a) the sources of noise in the work place;

(b) the A-weighted sound pressure levels to which an employee is likely to be exposed and the duration of such exposure;

(c) the methods being used to reduce the exposure;

(d) the likelihood of an employee being exposed to noise levels that exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part; and

(e) the likelihood of an employee being exposed to a noise exposure level ($L_{ex,8}$) equal to or greater than 82 dBA.

(3) The employer shall ensure that — on completion of the investigation and after consultation with the work place

ou le représentant, un programme de formation qui est destiné aux employés à qui il fournit un protecteur auditif et qui porte sur son ajustement, son entretien et son utilisation.

7.06 L'employeur veille à ce que les personnes, autres que les employés, à qui il permet l'accès au lieu de travail et qui sont susceptibles d'être exposées à un niveau de bruit supérieur aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie portent un protecteur auditif qui respecte la condition prévue à l'alinéa 7.05(1)a).

Panneaux avertisseurs

7.07 L'employeur affiche en permanence, à des endroits bien en vue dans le lieu de travail où un employé est susceptible d'être exposé à un niveau de pression acoustique pondéré A supérieur à 85 dBA, des panneaux avertissant que le niveau de bruit peut présenter un risque.

Enquête sur les risques

7.08 (1) Si un employé dans le lieu de travail est susceptible d'être exposé à un niveau de pression acoustique pondéré A de 82 dBA ou plus pour une durée d'exposition susceptible d'être supérieure à la durée applicable prévue à la colonne 2 de l'annexe de la présente partie, l'employeur, sans délai :

(a) nomme une personne qualifiée pour faire enquête sur le niveau d'exposition au bruit;

(b) avise le comité local ou le représentant de la tenue de l'enquête et du nom de la personne nommée pour faire enquête.

(2) L'employeur veille à ce que l'enquête comprenne l'examen des points suivants :

(a) les sources de bruit dans le lieu de travail;

(b) les niveaux de pression acoustique pondérés A auxquels l'employé est susceptible d'être exposé et la durée d'exposition;

(c) les méthodes utilisées pour réduire cette exposition;

(d) la probabilité que l'employé soit exposé à un niveau d'exposition au bruit supérieur aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie;

(e) la probabilité que l'employé soit exposé à un niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) de 82 dBA ou plus.

(3) L'employeur veille à ce que, au terme de l'enquête et après consultation du comité local ou du représentant, la

committee or the health and safety representative — the person appointed to carry out the investigation makes, signs and dates a report that sets out

- (a) their observations respecting the matters considered in accordance with subsection (2);
- (b) their recommendations respecting the measures that should be taken to comply with sections 7.03 to 7.07; and
- (c) their recommendations respecting the employer's selection of hearing protectors and their use by employees who are exposed to a noise exposure level ($L_{ex,8}$) equal to or greater than 82 dBA.

(4) The employer shall make the report readily available for examination by the affected employees for a period of 10 years after the date of the report.

(5) If the report states that any employees are likely to be exposed to a noise exposure level ($L_{ex,8}$) equal to or greater than 82 dBA, the employer shall, without delay,

- (a) notify the employees of the results of the investigation; and
- (b) provide the employees with written information describing the hazards associated with exposure to high levels of noise.

Hearing Loss Prevention Program

7.09 If it is not feasible for an employer to comply with the schedule to this Part without providing hearing protectors, the employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, develop, implement and maintain a hearing loss prevention program that includes the following elements:

- (a) noise hazard detection;
- (b) noise exposure control;
- (c) the provision of hearing protectors that meet the requirements of section 7.05;
- (d) audiometric testing;
- (e) hazard communication; and
- (f) program performance monitoring.

7.1 (1) The employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, evaluate the hearing loss prevention program at least once every 12 months to ensure its effectiveness.

personne nommée pour faire enquête rédige, date et signe un rapport dans lequel elle indique :

- a) ses observations quant aux points visés au paragraphe (2);
- b) ses recommandations quant aux moyens à prendre pour veiller au respect des articles 7.03 à 7.07;
- c) ses recommandations quant aux protecteurs auditifs sélectionnés par l'employeur et à leur utilisation par les employés exposés à un niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) de 82 dBA ou plus.

(4) L'employeur rend le rapport facilement accessible pour consultation par les employés concernés pendant dix ans après la date du rapport.

(5) Si le rapport révèle que des employés sont susceptibles d'être exposés à un niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) de 82 dBA ou plus, l'employeur, sans délai :

- a) les avise des conclusions de l'enquête;
- b) leur fournit par écrit des renseignements sur les risques que présente l'exposition à des niveaux de bruit élevés.

Programme de prévention de la perte auditive

7.09 L'employeur qui ne peut se conformer à l'annexe de la présente partie sans fournir de protecteurs auditifs élabore, met en œuvre et maintient, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant, un programme de prévention de la perte auditive comprenant les éléments suivants :

- a) la détection des risques liés au bruit;
- b) le contrôle de l'exposition au bruit;
- c) la fourniture de protecteurs auditifs conformes aux exigences de l'article 7.05;
- d) la réalisation d'examens audiométriques;
- e) la communication des risques;
- f) la surveillance du rendement du programme.

7.1 (1) L'employeur, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant, évalue le programme de prévention de la perte auditive au moins une fois tous les douze mois pour en vérifier l'efficacité.

(2) The employer shall ensure that the evaluation includes the elements listed in clause 12 of CSA Standard Z1007:22, entitled *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, as amended from time to time.

Audiometric Testing

7.11 (1) If it is not feasible for an employer to comply with the schedule to this Part without providing hearing protectors, the employer shall ensure that the employees are given audiometric tests administered by a qualified person in accordance with clause 8.3 of CSA Standard Z1007:22, entitled *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, as amended from time to time.

(2) The employer shall ensure that an audiometric test is administered

(a) as soon as feasible after the day on which the exposure to the noise starts, but not later than six months after that day; and

(b) subject to subsection (4), at least once every 12 months after the day on which the test referred to in paragraph (a) is administered.

(3) The employer shall ensure that the audiometric test referred to in paragraph (2)(a) is administered after the employee has been away from the noise for a period of at least 12 hours.

(4) If an employee is exposed to a noise exposure level ($L_{ex,8}$) that is less than or equal to 105 dBA, the audiometric test referred to in paragraph (2)(b) may be administered every 24 months, rather than every 12 months, if, after four consecutive tests, there is

(a) no hearing loss identified during testing;

(b) no change to the type of hearing protector used by the employee nor to its use; and

(c) no increase in the noise exposure level ($L_{ex,8}$) to which the employee is exposed.

Review of Audiometric Test Results

7.12 (1) The employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, review the results of the audiometric tests referred to in subsection 7.11(1) as well as the analysis of those results. The individual results and the analysis of those results shall be provided to the employer by the qualified person referred to in that subsection.

(2) L'employeur veille à ce que l'évaluation comprenne les éléments énumérés à l'article 12 de la norme Z1007:F22 de la CSA, intitulée *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, avec ses modifications successives.

Examen audiométrique

7.11 (1) S'il lui est impossible de se conformer à l'annexe de la présente partie sans fournir de protecteurs auditifs, l'employeur veille à ce qu'une personne qualifiée fasse subir un examen audiométrique aux employés conformément à l'article 8.3 de la norme Z1007:F22 de la CSA, intitulée *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, avec ses modifications successives.

(2) L'employeur veille à ce qu'un examen audiométrique soit effectué :

a) dès que possible dans les six mois suivant la date où commence l'exposition au bruit;

b) sous réserve du paragraphe (4), au moins une fois tous les douze mois après la date de l'examen visé à l'alinéa a).

(3) L'employeur veille à ce que l'employé subisse l'examen audiométrique visé à l'alinéa (2)a) au moins douze heures après sa mise à l'écart du bruit.

(4) L'employé qui est exposé à un niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) de 105 dBA ou moins peut subir l'examen audiométrique visé à l'alinéa (2)b) aux vingt-quatre mois plutôt qu'aux douze mois si, après quatre examens consécutifs, à la fois :

a) aucune perte auditive n'a été détectée au cours des examens;

b) le type de protecteur auditif qu'il utilise et l'utilisation qu'il en fait n'ont pas changé;

c) son niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) n'a pas augmenté.

Revue — résultats des examens audiométriques

7.12 (1) L'employeur, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant, passe en revue les résultats des examens audiométriques visés au paragraphe 7.11(1) ainsi que leur analyse. La personne qualifiée visée à ce paragraphe lui fournit les résultats individuels et leur analyse.

- (2)** The employer shall provide an employee who was given an audiometric test under subsection 7.11(1) with their individual results.
- (3)** If any individual audiometric test result or the analysis of those results indicates a hearing threshold shift among employees that is consistent with exposure to noise levels that exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part, the employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, implement the measures listed in clause 8.4 of CSA Standard Z1007:22, entitled *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, as amended from time to time.
- (4)** The employer shall ensure that the individual audiometric test results and the analysis of those results that are communicated to a committee or representative referred to in subsection (3) do not contain any personal information allowing for the identification of any employee.

Record-keeping

- 7.13** The employer shall keep a record of the results of the audiometric tests referred to in subsection 7.11(1) in respect of each employee for a period of 20 years after the day of the termination of their employment.
- 7.14 (1)** The employer shall keep a record of each evaluation that is conducted under subsection 7.1(1) in accordance with clause 11 of CSA Standard Z1007:22, entitled *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, as amended from time to time.
- (2)** The employer shall keep each record referred to in subsection (1) for a period of 10 years following the day on which the evaluation is completed.

SCHEDULE

(Sections 7.03 and 7.04, subsection 7.05(1), section 7.06, subsections 7.08(1) and (2), section 7.09, subsections 7.11(1) and 7.12(3))

Noise Exposure Limits

Column 1	Column 2
A-weighted sound pressure level (dBA)	Maximum duration of exposure per employee per 24-hour period
80	24 hours
81	20 hours
82	16 hours
83	12 hours and 40 minutes

- (2)** L'employeur fournit à l'employé les résultats individuels de l'examen audiométrique qu'il a subi en application du paragraphe 7.11(1).
- (3)** Si les résultats individuels ou leur analyse révèlent un déplacement de seuil auditif des employés qui correspond à une exposition à un niveau de bruit supérieur aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie, l'employeur, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant en matière de santé et de sécurité, met en œuvre les mesures prévues à l'article 8.4 de la norme Z1007:F22 de la CSA, intitulée *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, avec ses modifications successives.
- (4)** L'employeur veille à ce que les résultats individuels et leur analyse qui sont communiqués à un comité ou à un représentant visé au paragraphe (3) ne contiennent aucun renseignement personnel permettant d'identifier l'employé.

Registres — conservation

- 7.13** L'employeur conserve un registre des résultats des examens audiométriques visés au paragraphe 7.11(1) de chaque employé pendant vingt ans après la date de cessation de son emploi.
- 7.14 (1)** L'employeur conserve un registre de chaque évaluation visée au paragraphe 7.1(1) conformément à l'article 11 de la norme Z1007:F22 de la CSA, intitulée *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, avec ses modifications successives.
- (2)** L'employeur conserve tout registre visé au paragraphe (1) pendant dix ans après la date de fin de l'évaluation.

ANNEXE

(articles 7.03 et 7.04, paragraphe 7.05(1), article 7.06, paragraphes 7.08(1) et (2), article 7.09, paragraphes 7.11(1) et 7.12(3))

Limites d'exposition au bruit

Colonne 1	Colonne 2
Niveau de pression acoustique pondéré A (dBA)	Durée maximale d'exposition par employé, par période de vingt-quatre heures
80	24 heures
81	20 heures
82	16 heures
83	12 heures et 40 minutes

Column 1	Column 2	Colonne 1	Colonne 2
A-weighted sound pressure level (dBA)	Maximum duration of exposure per employee per 24-hour period	Niveau de pression acoustique pondéré A (dBA)	Durée maximale d'exposition par employé, par période de vingt-quatre heures
84	10 hours	84	10 heures
85	8 hours	85	8 heures
86	6 hours and 21 minutes	86	6 heures et 21 minutes
87	5 hours	87	5 heures
88	4 hours	88	4 heures
89	3 hours and 10 minutes	89	3 heures et 10 minutes
90	2 hours and 31 minutes	90	2 heures et 31 minutes
91	2 hours	91	2 heures
92	1 hour and 35 minutes	92	1 heure et 35 minutes
93	1 hour and 16 minutes	93	1 heure et 16 minutes
94	1 hour	94	1 heure
95	48 minutes	95	48 minutes
96	38 minutes	96	38 minutes
97	30 minutes	97	30 minutes
98	24 minutes	98	24 minutes
99	19 minutes	99	19 minutes
100	15 minutes	100	15 minutes
101	12 minutes	101	12 minutes
102	9 minutes	102	9 minutes
103	7 minutes and 36 seconds	103	7 minutes et 36 secondes
104	6 minutes	104	6 minutes
105	4 minutes and 48 seconds	105	4 minutes et 48 secondes
106	3 minutes and 48 seconds	106	3 minutes et 48 secondes
107	3 minutes	107	3 minutes
108	2 minutes and 24 seconds	108	2 minutes et 24 secondes
109	1 minute and 54 seconds	109	1 minute et 54 secondes
110	1 minute and 30 seconds	110	1 minute et 30 secondes
111	1 minute and 12 seconds	111	1 minute et 12 secondes
112	57 seconds	112	57 secondes
113	43 seconds	113	43 secondes
114	36 seconds	114	36 secondes
115	28 seconds	115	28 secondes
> 115	0 seconds	> 115	0 seconde

On Board Trains Occupational Health and Safety Regulations

2 Part IV of the *On Board Trains Occupational Health and Safety Regulations*² is replaced by the following:

PART IV

Sound Levels

Definitions

4.01 The following definitions apply in this Part.

A-weighted sound pressure level means a sound pressure level, expressed in dBA, as determined by a measurement system that includes an A-weighting filter. (*niveau de pression acoustique pondéré A*)

dBA means decibel A-weighted and is a unit of A-weighted sound pressure level. (*dBA*)

noise exposure level ($L_{ex,8}$) means the noise exposure level equal to a steady sound level in dBA that, if present in a work place for 8 hours per day, would contain the same total energy as that generated by the actual and varying sound levels to which a worker is exposed during the total hours worked during a 24-hour period. (*niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$)*)

sound pressure level means 20 times the logarithm to the base 10 of the ratio of the root mean square pressure of a sound to the reference sound pressure of 20 μ Pa, expressed in decibels. (*niveau de pression acoustique*)

Measurement and Calculation of Exposure

4.02 (1) For the purposes of this Part, the employer shall ensure that the exposure of an employee to noise in a work place is measured

(a) in accordance with clauses 5, 6.4.1, 6.4.4, 6.5.2 and 6.5.4 of CSA Standard Z107.56-18 (R2022), entitled *Measurement of noise exposure*, as amended from time; and

(b) using an instrument that is recommended for that measurement under clause 4.3 of the standard and that meets the requirements for such an instrument set out in clause 4 of the standard.

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

2 La partie IV du *Règlement sur la santé et la sécurité au travail (trains)*² est remplacée par ce qui suit :

PARTIE IV

Niveaux acoustiques

Définitions

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

dBA Décibel pondéré A, qui est l'unité du niveau de pression acoustique pondéré A. (*dBA*)

niveau de pression acoustique Niveau, exprimé en décibels, égal à 20 fois le logarithme à base 10 du rapport de la racine carrée moyenne de la pression d'un son à la pression acoustique de référence de 20 μ Pa. (*sound pressure level*)

niveau de pression acoustique pondéré A Niveau de pression acoustique, exprimé en dBA, relevé par un système de mesure qui comprend un filtre pondérateur A. (*A-weighted sound pressure level*)

niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) Niveau d'exposition au bruit égal au niveau sonore acoustique en dBA qui, s'il était constaté dans le lieu de travail pendant huit heures par jour, contiendrait la même énergie totale que celle produite par les pressions acoustiques réelles et variables auxquelles le travailleur est exposé pendant le total des heures travaillées durant une période de vingt-quatre heures. (*noise exposure level ($L_{ex,8}$)*)

Mesure et calcul de l'exposition

4.02 (1) Pour l'application de la présente partie, l'employeur veille à ce que l'exposition d'un employé au bruit dans un lieu de travail soit mesurée :

a) conformément aux articles 5, 6.4.1, 6.4.4, 6.5.2 et 6.5.4 de la norme Z107.56:F18 (C2022) de la CSA intitulée *Mesure de l'exposition au bruit*, avec ses modifications successives;

b) au moyen d'un instrument recommandé à cette fin par l'article 4.3 de cette norme et conforme aux exigences relatives à un tel instrument énoncées à l'article 4 de cette même norme.

² SOR/87-184; SOR/2015-143, s. 1

² DORS/87-184; DORS/2015-143, art. 1

(2) For the purposes of this Part, the employer shall ensure that the measurement and calculation of the noise exposure level ($L_{ex,8}$) to which an employee is exposed in a work place takes into account the exposure of the employee to A-weighted sound pressure levels of 75 dBA and greater.

(3) The measurement and calculation of the noise exposure level ($L_{ex,8}$) may also take into account the exposure of the employee to A-weighted sound pressure levels that are less than 75 dBA.

Noise Exposure Limits

4.03 The employer shall monitor the noise levels in a work place and shall ensure that, in any 24-hour period, no employee in the work place is exposed to an A-weighted sound pressure level set out in column 1 of the schedule to this Part for a duration of exposure exceeding the applicable duration set out in column 2.

Reduction of Noise Exposure

4.04 The employer shall, to the extent that it is feasible using engineering controls or other physical means other than hearing protectors, reduce an employee's exposure to noise in a work place to levels that do not exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part.

Hearing Protection

4.05 (1) The employer shall, as soon as feasible, provide every employee who is likely to be exposed to noise levels in a work place that exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part with a hearing protector that

(a) meets the requirements set out in CSA Standard Z94.2-14 (R2024), entitled *Hearing protection devices – Performance, selection, care, and use*, as amended from time to time; and

(b) prevents the employee from being exposed to noise levels that exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part.

(2) The employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, develop and implement a program to train every employee who is provided a hearing protector on the fit, care and use of the hearing protector.

4.06 The employer shall ensure that every person to whom the employer grants access to a work place, other

(2) Pour l'application de la présente partie, l'employeur veille à ce que la mesure et le calcul du niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) auquel un employé est exposé dans un lieu de travail tiennent compte de l'exposition de l'employé à des niveaux de pression acoustique pondérés A de 75 dBA ou plus.

(3) La mesure et le calcul du niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) peuvent également tenir compte de l'exposition de l'employé à des niveaux de pression acoustique pondérés A inférieurs à 75 dBA.

Limites d'exposition au bruit

4.03 L'employeur surveille les niveaux de bruit dans le lieu de travail et veille à ce qu'aucun employé qui s'y trouve ne soit, au cours de toute période de vingt-quatre heures, exposé à un niveau de pression acoustique pondéré A figurant à la colonne 1 de l'annexe de la présente partie pour une durée d'exposition supérieure à la durée applicable prévue à la colonne 2.

Réduction de l'exposition au bruit

4.04 Dans la mesure du possible et à l'aide de dispositifs techniques ou de moyens matériels autres que des protecteurs auditifs, l'employeur réduit l'exposition d'un employé au bruit dans un lieu de travail à un niveau inférieur ou égal aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie.

Protection de l'ouïe

4.05 (1) L'employeur fournit dès que possible à tout employé susceptible d'être exposé, dans un lieu de travail, à un niveau de bruit supérieur aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie un protecteur auditif qui :

a) est conforme aux exigences de la norme Z94.2F14 (C2024) de la CSA intitulée *Protecteurs auditifs : performances, sélection, entretien et utilisation*, avec ses modifications successives;

b) protège l'employé contre une exposition à un niveau de bruit supérieur aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie.

(2) L'employeur élabore et met en œuvre, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant, un programme de formation qui est destiné aux employés à qui il fournit un protecteur auditif et qui porte sur son ajustement, son entretien et son utilisation.

4.06 L'employeur veille à ce que les personnes, autres que les employés, à qui il permet l'accès au lieu de travail

than an employee, uses a hearing protector that meets the condition referred to in paragraph 4.05(1)(a) if the person is likely to be exposed to noise levels that exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part.

Warning Signs

4.07 The employer shall, at every work place where an employee may be exposed to an A-weighted sound pressure level greater than 85 dBA, at conspicuous locations within the work place, post and keep posted signs warning of a potentially hazardous level of noise.

Hazard Investigation

4.08 (1) If any employee in a work place is likely to be exposed to an A-weighted sound pressure level equal to or greater than 82 dBA for a duration of exposure that is likely to exceed the applicable duration set out in column 2 of the schedule to this Part, the employer shall, without delay,

(a) appoint a qualified person to carry out an investigation of the level of exposure to noise; and

(b) notify the work place committee or the health and safety representative of the investigation and the name of the person appointed to carry out the investigation.

(2) The employer shall ensure that the following matters are considered in the investigation:

(a) the sources of noise in the work place;

(b) the A-weighted sound pressure levels to which an employee is likely to be exposed and the duration of such exposure;

(c) the methods being used to reduce the exposure;

(d) the likelihood of an employee being exposed to noise levels that exceed the exposure limits set out in the schedule to this Part; and

(e) the likelihood of an employee being exposed to a noise exposure level ($L_{ex,8}$) equal to or greater than 82 dBA.

(3) The employer shall ensure that — on completion of the investigation and after consultation with the work place committee or the health and safety representative — the person appointed to carry out the investigation makes, signs and dates a report that sets out

(a) their observations respecting the matters considered in accordance with subsection (2);

(b) their recommendations respecting the measures that should be taken to comply with sections 4.03 to 4.07; and

et qui sont susceptibles d'être exposées à un niveau de bruit supérieur aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie portent un protecteur auditif qui respecte la condition prévue à l'alinéa 4.05(1)a).

Panneaux avertisseurs

4.07 L'employeur affiche en permanence, à des endroits bien en vue dans le lieu de travail où un employé est susceptible d'être exposé à un niveau de pression acoustique pondéré A supérieur à 85 dBA, des panneaux avertissant que le niveau de bruit peut présenter un risque.

Enquête sur les risques

4.08 (1) Si un employé dans le lieu de travail est susceptible d'être exposé à un niveau de pression acoustique pondéré A de 82 dBA ou plus pour une durée d'exposition susceptible d'être supérieure à la durée applicable prévue à la colonne 2 de l'annexe de la présente partie, l'employeur, sans délai :

a) nomme une personne qualifiée pour faire enquête sur le niveau d'exposition au bruit;

b) avise le comité local ou le représentant de la tenue de l'enquête et du nom de la personne nommée pour faire enquête.

(2) L'employeur veille à ce que l'enquête comprenne l'examen des points suivants :

a) les sources de bruit dans le lieu de travail;

b) les niveaux de pression acoustique pondérés A auxquels l'employé est susceptible d'être exposé et la durée d'exposition;

c) les méthodes utilisées pour réduire cette exposition;

d) la probabilité que l'employé soit exposé à un niveau d'exposition au bruit supérieur aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie;

e) la probabilité que l'employé soit exposé à un niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) de 82 dBA ou plus.

(3) L'employeur veille à ce que, au terme de l'enquête et après consultation du comité local ou du représentant, la personne nommée pour faire enquête rédige, date et signe un rapport dans lequel elle indique :

a) ses observations quant aux points visés au paragraphe (2);

b) ses recommandations quant aux moyens à prendre pour veiller au respect des articles 4.03 à 4.07;

(c) their recommendations respecting the employer's selection of hearing protectors and their use by employees who are exposed to a noise exposure level ($L_{ex,8}$) equal to or greater than 82 dBA.

(4) The employer shall make the report readily available for examination by the affected employees for a period of 10 years after the date of the report.

(5) If the report states that any employees are likely to be exposed to a noise exposure level ($L_{ex,8}$) equal to or greater than 82 dBA, the employer shall, without delay,

- (a) notify the employees of the results of the investigation; and
- (b) provide the employees with written information describing the hazards associated with exposure to high levels of noise.

Hearing Loss Prevention Program

4.09 If it is not feasible for an employer to comply with the schedule to this Part without providing hearing protectors, the employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, develop, implement and maintain a hearing loss prevention program that includes the following elements:

- (a) noise hazard detection;
- (b) noise exposure control;
- (c) the provision of hearing protectors that meet the requirements of section 4.05;
- (d) audiometric testing;
- (e) hazard communication; and
- (f) program performance monitoring.

4.1 (1) The employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, evaluate the hearing loss prevention program at least once every 12 months to ensure its effectiveness.

(2) The employer shall ensure that the evaluation includes the elements listed in clause 12 of CSA Standard Z1007:22, entitled *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, as amended from time to time.

(c) ses recommandations quant aux protecteurs auditifs sélectionnés par l'employeur et à leur utilisation par les employés exposés à un niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) de 82 dBA ou plus.

(4) L'employeur rend le rapport facilement accessible pour consultation par les employés concernés pendant dix ans après la date du rapport.

(5) Si le rapport révèle que des employés sont susceptibles d'être exposés à un niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) de 82 dBA ou plus, l'employeur, sans délai :

- a) les avise des conclusions de l'enquête;
- b) leur fournit par écrit des renseignements sur les risques que présente l'exposition à des niveaux de bruit élevés.

Programme de prévention de la perte auditive

4.09 L'employeur qui ne peut se conformer à l'annexe de la présente partie sans fournir de protecteurs auditifs élaborés, met en œuvre et maintient, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant, un programme de prévention de la perte auditive comprenant les éléments suivants :

- a) la détection des risques liés au bruit;
- b) le contrôle de l'exposition au bruit;
- c) la fourniture de protecteurs auditifs conformes aux exigences de l'article 4.05;
- d) la réalisation d'exams audiométriques;
- e) la communication des risques;
- f) la surveillance du rendement du programme.

4.1 (1) L'employeur, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant, évalue le programme de prévention de la perte auditive au moins une fois tous les douze mois pour en vérifier l'efficacité.

(2) L'employeur veille à ce que l'évaluation comprenne les éléments énumérés à l'article 12 de la norme Z1007:F22 de la CSA, intitulée *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, avec ses modifications successives.

Audiometric Testing

4.11 (1) If it is not feasible for an employer to comply with the schedule to this Part without providing hearing protectors, the employer shall ensure that the employees are given audiometric tests administered by a qualified person in accordance with clause 8.3 of CSA Standard 1007:22, entitled *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, as amended from time to time.

(2) The employer shall ensure that an audiometric test is administered

(a) as soon as feasible after the day on which the exposure to the noise starts, but not later than six months after that day; and

(b) subject to subsection (4), at least once every 12 months after the day on which the test referred to in paragraph (a) is administered.

(3) The employer shall ensure that the audiometric test referred to in paragraph (2)(a) is administered after the employee has been away from the noise for a period of at least 12 hours.

(4) If an employee is exposed to a noise exposure level ($L_{ex,8}$) that is less than or equal to 105 dBA, the audiometric test referred to in paragraph (2)(b) may be administered every 24 months, rather than every 12 months, if, after four consecutive tests, there is

(a) no hearing loss identified during testing;

(b) no change to the type of hearing protector used by the employee nor to its use; and

(c) no increase in the noise exposure level ($L_{ex,8}$) to which the employee is exposed.

Review of Audiometric Test Results

4.12 (1) The employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, review the results of the audiometric tests referred to in subsection 4.11(1) as well as the analysis of those results. The individual results and the analysis of those results shall be provided to the employer by the qualified person referred to in that subsection.

(2) The employer shall provide an employee who was given an audiometric test under subsection 4.11(1) with their individual results.

Examen audiométrique

4.11 (1) S'il lui est impossible de se conformer à l'annexe de la présente partie sans fournir de protecteurs auditifs, l'employeur veille à ce qu'une personne qualifiée fasse subir un examen audiométrique aux employés conformément à l'article 8.3 de la norme Z1007:F22 de la CSA, intitulée *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, avec ses modifications successives.

(2) L'employeur veille à ce qu'un examen audiométrique soit effectué :

a) dès que possible dans les six mois suivant la date où commence l'exposition au bruit;

b) sous réserve du paragraphe (4), au moins une fois tous les douze mois après la date de l'examen visé à l'alinéa a).

(3) L'employeur veille à ce que l'employé subisse l'examen audiométrique visé à l'alinéa (2)a) au moins douze heures après sa mise à l'écart du bruit.

(4) L'employé qui est exposé à un niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) de 105 dBA ou moins peut subir l'examen audiométrique visé à l'alinéa (2)b) aux vingt-quatre mois plutôt qu'aux douze mois si, après quatre examens consécutifs, à la fois :

a) aucune perte auditive n'a été détectée au cours des examens;

b) le type de protecteur auditif qu'il utilise et l'utilisation qu'il en fait n'ont pas changé;

c) son niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) n'a pas augmenté.

Revue — résultats des examens audiométriques

4.12 (1) L'employeur, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant, passe en revue les résultats des examens audiométriques visés au paragraphe 4.11(1) ainsi que leur analyse. La personne qualifiée visée à ce paragraphe lui fournit les résultats individuels et leur analyse.

(2) L'employeur fournit à l'employé les résultats individuels de l'examen audiométrique qu'il a subi en application du paragraphe 4.11(1).

- (3)** If any individual audiometric test result or the analysis of those results indicates a hearing threshold shift among employees that is consistent with exposure to noise levels that exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part, the employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, implement the measures listed in clause 8.4 of CSA Standard Z1007:22, entitled *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, as amended from time to time.
- (4)** The employer shall ensure that the individual audiometric test results and the analysis of those results that are communicated to a committee or representative referred to in subsection (3) do not contain any personal information allowing for the identification of any employee.

Record-keeping

- 4.13** The employer shall keep a record of the results of the audiometric tests referred to in subsection 4.11(1) in respect of each employee for a period of 20 years after the day of the termination of their employment.
- 4.14 (1)** The employer shall keep a record of each evaluation that is conducted under subsection 4.1(1) in accordance with clause 11 of CSA Standard Z1007:22, entitled *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, as amended from time to time.
- (2)** The employer shall keep each record referred to in subsection (1) for a period of 10 years following the day on which the evaluation is completed.

SCHEDULE

(Sections 4.03 and 4.04, subsection 4.05(1), section 4.06, subsections 4.08(1) and (2), section 4.09 and subsections 4.11(1) and 4.12(3))

Noise Exposure Limits

Column 1	Column 2
A-weighted sound pressure level (dBA)	Maximum duration of exposure per employee per 24-hour period
80	24 hours
81	20 hours
82	16 hours
83	12 hours and 40 minutes
84	10 hours
85	8 hours
86	6 hours and 21 minutes

- (3)** Si les résultats individuels ou leur analyse révèlent un déplacement de seuil auditif des employés qui correspond à une exposition à un niveau de bruit supérieur aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie, l'employeur, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant en matière de santé et de sécurité, met en œuvre les mesures prévues à l'article 8.4 de la norme Z1007:F22 de la CSA, intitulée *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, avec ses modifications successives.
- (4)** L'employeur veille à ce que les résultats individuels et leur analyse qui sont communiqués à un comité ou à un représentant visé au paragraphe (3) ne contiennent aucun renseignement personnel permettant d'identifier l'employé.

Registres — conservation

- 4.13** L'employeur conserve un registre des résultats des examens audiométriques visés au paragraphe 4.11(1) de chaque employé pendant vingt ans après la date de cessation de son emploi.
- 4.14 (1)** L'employeur conserve un registre de chaque évaluation visée au paragraphe 4.1(1) conformément à l'article 11 de la norme Z1007:F22 de la CSA, intitulée *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, avec ses modifications successives.
- (2)** L'employeur conserve tout registre visé au paragraphe (1) pendant dix ans après la date de fin de l'évaluation.

ANNEXE

(articles 4.03 et 4.04, paragraphe 4.05(1), article 4.06, paragraphes 4.08(1) et (2), article 4.09 et paragraphes 4.11(1) et 4.12(3))

Limites d'exposition au bruit

Colonne 1	Colonne 2
Niveau de pression acoustique pondéré A (dBA)	Durée maximale d'exposition par employé, par période de vingt-quatre heures
80	24 heures
81	20 heures
82	16 heures
83	12 heures et 40 minutes
84	10 heures
85	8 heures
86	6 heures et 21 minutes

Column 1	Column 2
A-weighted sound pressure level (dBA)	Maximum duration of exposure per employee per 24-hour period
87	5 hours
88	4 hours
89	3 hours and 10 minutes
90	2 hours and 31 minutes
91	2 hours
92	1 hour and 35 minutes
93	1 hour and 16 minutes
94	1 hour
95	48 minutes
96	38 minutes
97	30 minutes
98	24 minutes
99	19 minutes
100	15 minutes
101	12 minutes
102	9 minutes
103	7 minutes and 36 seconds
104	6 minutes
105	4 minutes and 48 seconds
106	3 minutes and 48 seconds
107	3 minutes
108	2 minutes and 24 seconds
109	1 minute and 54 seconds
110	1 minute and 30 seconds
111	1 minute and 12 seconds
112	57 seconds
113	43 seconds
114	36 seconds
115	28 seconds
> 115	0 seconds

Colonne 1	Colonne 2
Niveau de pression acoustique pondéré A (dBA)	Durée maximale d'exposition par employé, par période de vingt-quatre heures
87	5 heures
88	4 heures
89	3 heures et 10 minutes
90	2 heures et 31 minutes
91	2 heures
92	1 heure et 35 minutes
93	1 heure et 16 minutes
94	1 heure
95	48 minutes
96	38 minutes
97	30 minutes
98	24 minutes
99	19 minutes
100	15 minutes
101	12 minutes
102	9 minutes
103	7 minutes et 36 secondes
104	6 minutes
105	4 minutes et 48 secondes
106	3 minutes et 48 secondes
107	3 minutes
108	2 minutes et 24 secondes
109	1 minute et 54 secondes
110	1 minute et 30 secondes
111	1 minute et 12 secondes
112	57 secondes
113	43 secondes
114	36 secondes
115	28 secondes
> 115	0 seconde

Regulations Made Under Part II of the Canada Labour Code Respecting Occupational Safety and Health of Employees Employed on or in Connection with Exploration or Drilling for, or the Production, Conservation, Processing or Transportation of, Oil or Gas in Canada Lands, as Defined in the Canada Oil and Gas Act

3 Part VIII of the *Regulations Made Under Part II of the Canada Labour Code Respecting Occupational Safety and Health of Employees Employed on or in Connection with Exploration or Drilling for, or the Production, Conservation, Processing or Transportation of, Oil or Gas in Canada Lands, as Defined in the Canada Oil and Gas Act*³ is replaced by the following:

PART VIII

Sound Levels

Definitions

8.01 The following definitions apply in this Part.

A-weighted sound pressure level means a sound pressure level, expressed in dBA, as determined by a measurement system that includes an A-weighting filter. (*niveau de pression acoustique pondéré A*)

dBA means decibel A-weighted and is a unit of A-weighted sound pressure level. (*dBA*)

noise exposure level ($L_{ex,8}$) means the noise exposure level equal to a steady sound level in dBA that, if present in a work place for 8 hours per day, would contain the same total energy as that generated by the actual and varying sound levels to which a worker is exposed during the total hours worked during a 24-hour period. (*niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$)*)

³ SOR/87-612; SOR/94-165, Sch., s. 2

Règlement concernant la sécurité et la santé au travail des employés travaillant à l'exploration et au forage pour la recherche de pétrole et de gaz sur les terres domaniales au sens de la Loi sur le pétrole et le gaz du Canada, ou à la production, à la conservation, au traitement ou au transport de ce pétrole ou gaz, ou travaillant en rapport avec ces activités, pris en vertu de la partie II du code canadien du travail

3 La partie VIII du *Règlement concernant la sécurité et la santé au travail des employés travaillant à l'exploration et au forage pour la recherche de pétrole et de gaz sur les terres domaniales au sens de la Loi sur le pétrole et le gaz du Canada, ou à la production, à la conservation, au traitement ou au transport de ce pétrole ou gaz, ou travaillant en rapport avec ces activités, pris en vertu de la partie II du code canadien du travail*³ est remplacée par ce qui suit :

PARTIE VIII

Niveaux acoustiques

Définitions

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

dBA Décibel pondéré A, qui est l'unité du niveau de pression acoustique pondéré A. (*dBA*)

niveau de pression acoustique Niveau, exprimé en décibels, égal à 20 fois le logarithme à base 10 du rapport de la racine carrée moyenne de la pression d'un son à la pression acoustique de référence de 20 µPa. (*sound pressure level*)

niveau de pression acoustique pondéré A Niveau de pression acoustique, exprimé en dBA, relevé par un système de mesure qui comprend un filtre pondérateur A. (*A-weighted sound pressure level*)

³ DORS/87-612; DORS/94-165, ann. art. 2

sound pressure level means 20 times the logarithm to the base 10 of the ratio of the root mean square pressure of a sound to the reference sound pressure of 20 μ Pa, expressed in decibels. (*niveau de pression acoustique*)

Measurement and Calculation of Exposure

8.02 (1) For the purposes of this Part, the employer shall ensure that the exposure of an employee to noise in a work place is measured

(a) in accordance with clauses 5, 6.4.1, 6.4.4, 6.5.2 and 6.5.4 of CSA Standard Z107.56-18 (R2022), entitled *Measurement of noise exposure*, as amended from time; and

(b) using an instrument that is recommended for that measurement under clause 4.3 of the standard and that meets the requirements for such an instrument set out in clause 4 of the standard.

(2) For the purposes of this Part, the employer shall ensure that the measurement and calculation of the noise exposure level ($L_{ex,8}$) to which an employee is exposed in a work place takes into account the exposure of the employee to A-weighted sound pressure levels of 75 dBA and greater.

(3) The measurement and calculation of the noise exposure level ($L_{ex,8}$) may also take into account the exposure of the employee to A-weighted sound pressure levels that are less than 75 dBA.

Noise Exposure Limits

8.03 (1) Subject to subsection (2), the employer shall monitor the noise levels in a work place and shall ensure that, in any 24-hour period, no employee in the work place is exposed to an A-weighted sound pressure level set out in column 1 of the schedule to this Part for a duration of exposure exceeding the applicable duration set out in column 2.

(2) The employer shall ensure that the continuous level of sound to which an employee is exposed in sleeping quarters does not exceed 60 dBA.

Reduction of Noise Exposure

8.04 The employer shall, to the extent that it is feasible using engineering controls or other physical means other than hearing protectors, reduce an employee's exposure

niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) Niveau d'exposition au bruit égal au niveau acoustique stable en dBA qui, s'il était constaté dans le lieu de travail pendant huit heures par jour, contiendrait la même énergie totale que celle produite par les pressions acoustiques réelles et variables auxquelles le travailleur est exposé pendant le total des heures travaillées durant une période de vingt-quatre heures. (*noise exposure level ($L_{ex,8}$)*)

Mesure et calcul de l'exposition

8.02 (1) Pour l'application de la présente partie, l'employeur veille à ce que l'exposition d'un employé au bruit dans un lieu de travail soit mesurée :

a) conformément aux articles 5, 6.4.1, 6.4.4, 6.5.2 et 6.5.4 de la norme Z107.56:F18 (C2022) de la CSA, intitulée *Mesure de l'exposition au bruit*, avec ses modifications successives;

b) au moyen d'un instrument recommandé à cette fin par l'article 4.3 de cette norme et conforme aux exigences relatives à un tel instrument énoncées à l'article 4 de cette même norme.

(2) Pour l'application de la présente partie, l'employeur veille à ce que la mesure et le calcul du niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) auquel un employé est exposé dans un lieu de travail tiennent compte de l'exposition de l'employé à des niveaux de pression acoustique pondérés A de 75 dBA ou plus.

(3) La mesure et le calcul du niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) peuvent également tenir compte de l'exposition de l'employé à des niveaux de pression acoustique pondérés A inférieurs à 75 dBA.

Limites d'exposition au bruit

8.03 (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'employeur surveille les niveaux de bruit dans le lieu de travail et veille à ce qu'aucun employé qui s'y trouve ne soit, au cours de toute période de vingt-quatre heures, exposé à un niveau de pression acoustique pondéré A figurant à la colonne 1 de l'annexe de la présente partie pour une durée d'exposition supérieure à la durée applicable prévue à la colonne 2.

(2) L'employeur veille à ce que le niveau acoustique continu auquel sont exposés les employés dans les dortoirs soit inférieur ou égal à 60 dBA.

Réduction de l'exposition au bruit

8.04 Dans la mesure du possible et à l'aide de dispositifs techniques ou de moyens matériels autres que des protecteurs auditifs, l'employeur réduit l'exposition d'un

to noise in a work place to levels that do not exceed the exposure limits referred to in section 8.03.

Hearing Protection

8.05 (1) The employer shall, as soon as feasible, provide every employee who is likely to be exposed to noise levels in a work place that exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part with a hearing protector that

(a) meets the requirements set out in CSA Standard Z94.2-14 (R2024), entitled *Hearing protection devices — Performance, selection, care, and use*, as amended from time to time; and

(b) prevents the employee from being exposed to noise levels that exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part.

(2) The employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, develop and implement a program to train every employee who is provided a hearing protector on the fit, care and use of the hearing protector.

8.06 The employer shall ensure that every person to whom the employer grants access to a work place, other than an employee, uses a hearing protector that meets the condition referred to in paragraph 8.05(1)(a) if the person is likely to be exposed to noise levels that exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part.

Warning Signs

8.07 The employer shall, at every work place where an employee may be exposed to an A-weighted sound pressure level greater than 85 dBA, at conspicuous locations within the work place, post and keep posted signs warning of a potentially hazardous level of noise.

Hazard Investigation

8.08 (1) If any employee in a work place is likely be exposed to an A-weighted sound pressure level equal to or greater than 82 dBA for a duration of exposure that is likely to exceed the applicable duration set out in column 2 of the schedule to this Part, the employer shall, without delay,

(a) appoint a qualified person to carry out an investigation of the level of exposure to noise; and

(b) notify the work place committee or the health and safety representative of the investigation and the name of the person appointed to carry out the investigation.

employé au bruit dans un lieu de travail à un niveau inférieur ou égal aux limites d'exposition visées à l'article 8.03.

Protection de l'ouïe

8.05 (1) L'employeur fournit dès que possible à tout employé susceptible d'être exposé, dans un lieu de travail, à un niveau de bruit supérieur aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie un protecteur auditif qui :

a) est conforme aux exigences de la norme Z94.2F14 (C2024) de la CSA, intitulée *Protecteurs auditifs : performances, sélection, entretien et utilisation*, avec ses modifications successives;

b) protège l'employé contre une exposition à un niveau de bruit supérieur aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie.

(2) L'employeur élabore et met en œuvre, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant, un programme de formation qui est destiné aux employés à qui il fournit un protecteur auditif et qui porte sur son ajustement, son entretien et son utilisation.

8.06 L'employeur veille à ce que les personnes, autres que les employés, à qui il permet l'accès au lieu de travail et qui sont susceptibles d'être exposées à un niveau de bruit supérieur aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie portent un protecteur auditif qui respecte la condition prévue à l'alinéa 8.05(1)a).

Panneaux avertisseurs

8.07 L'employeur affiche en permanence, à des endroits bien en vue dans le lieu de travail où un employé est susceptible d'être exposé à un niveau de pression acoustique pondéré A supérieur à 85 dBA, des panneaux avertissant que le niveau de bruit peut présenter un risque.

Enquête sur les risques

8.08 (1) Si un employé dans le lieu de travail est susceptible d'être exposé à un niveau de pression acoustique pondéré A de 82 dBA ou plus pour une durée d'exposition susceptible d'être supérieure à la durée applicable prévue à la colonne 2 de l'annexe de la présente partie, l'employeur, sans délai :

a) nomme une personne qualifiée pour faire enquête sur le niveau d'exposition au bruit;

b) avise le comité local ou le représentant de la tenue de l'enquête et du nom de la personne nommée pour faire enquête.

(2) The employer shall ensure that the following matters are considered in the investigation:

- (a)** the sources of noise in the work place;
- (b)** the A-weighted sound pressure levels to which an employee is likely to be exposed and the duration of such exposure;
- (c)** the methods being used to reduce the exposure;
- (d)** the likelihood of an employee being exposed to noise levels that exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part; and
- (e)** the likelihood of an employee being exposed to a noise exposure level ($L_{ex,8}$) equal to or greater than 82 dBA.

(3) The employer shall ensure that — on completion of the investigation and after consultation with the work place committee or the health and safety representative — the person appointed to carry out the investigation makes, signs and dates a report that sets out

- (a)** their observations respecting the matters considered in accordance with subsection (2);
- (b)** their recommendations respecting the measures that should be taken to comply with sections 8.03 to 8.07; and
- (c)** their recommendations respecting the employer's selection of hearing protectors and their use by employees who are exposed to a noise exposure level ($L_{ex,8}$) equal to or greater than 82 dBA.

(4) The employer shall make the report readily available for examination by the affected employees for a period of 10 years after the date of the report.

(5) If the report states that any employees are likely to be exposed to a noise exposure level ($L_{ex,8}$) equal to or greater than 82 dBA, the employer shall, without delay,

- (a)** notify the employees of the results of the investigation; and
- (b)** provide the employees with written information describing the hazards associated with exposure to high levels of noise.

Hearing Loss Prevention Program

8.09 If it is not feasible for an employer to comply with the schedule to this Part without providing hearing protectors, the employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work

(2) L'employeur veille à ce que l'enquête comprenne l'examen des points suivants :

- a)** les sources de bruit dans le lieu de travail;
- b)** les niveaux de pression acoustique pondérés A auxquels l'employé est susceptible d'être exposé et la durée d'exposition;
- c)** les méthodes utilisées pour réduire cette exposition;
- d)** la probabilité que l'employé soit exposé à un niveau d'exposition au bruit supérieur aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie;
- e)** la probabilité que l'employé soit exposé à un niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) de 82 dBA ou plus.

(3) L'employeur veille à ce que, au terme de l'enquête et après consultation du comité local ou du représentant, la personne nommée pour faire enquête rédige, date et signe un rapport dans lequel elle indique :

- a)** ses observations quant aux points visés au paragraphe (2);
- b)** ses recommandations quant aux moyens à prendre pour veiller au respect des articles 8.03 à 8.07;
- c)** ses recommandations quant aux protecteurs auditifs sélectionnés par l'employeur et à leur utilisation par les employés exposés à un niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) de 82 dBA ou plus.

(4) L'employeur rend le rapport facilement accessible pour consultation par les employés concernés pendant dix ans après la date du rapport.

(5) Si le rapport révèle que des employés sont susceptibles d'être exposés à un niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) de 82 dBA ou plus, l'employeur, sans délai :

- a)** les avise des conclusions de l'enquête;
- b)** leur fournit par écrit des renseignements sur les risques que présente l'exposition à des niveaux de bruit élevés.

Programme de prévention de la perte auditive

8.09 L'employeur qui ne peut se conformer à l'annexe de la présente partie sans fournir de protecteurs auditifs, élabore, met en œuvre et maintient, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le

place committee or the health and safety representative, develop, implement and maintain a hearing loss prevention program that includes the following elements:

- (a) noise hazard detection;
- (b) noise exposure control;
- (c) the provision of hearing protectors that meet the requirements of section 8.05;
- (d) audiometric testing;
- (e) hazard communication; and
- (f) program performance monitoring.

8.1 (1) The employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, evaluate the hearing loss prevention program at least once every 12 months to ensure its effectiveness.

(2) The employer shall ensure that the evaluation includes the elements listed in clause 12 of CSA Standard Z1007:22, entitled *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, as amended from time to time.

Audiometric Testing

8.11 (1) If it is not feasible for an employer to comply with the schedule to this Part without providing hearing protectors, the employer shall ensure that the employees are given audiometric tests administered by a qualified person in accordance with clause 8.3 of CSA Standard Z1007:22, entitled *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, as amended from time to time.

(2) The employer shall ensure that an audiometric test is administered

- (a) as soon as feasible after the day on which the exposure to the noise starts, but not later than six months after that day; and
- (b) subject to subsection (4), at least once every 12 months after the day on which the test referred to in paragraph (a) is administered.

(3) The employer shall ensure that the audiometric test referred to in paragraph (2)(a) is administered after the employee has been away from the noise for a period of at least 12 hours.

(4) If an employee is exposed to a noise exposure level ($L_{ex,8}$) that is less than or equal to 105 dBA, the audiometric test referred to in paragraph (2)(b) may be administered

représentant, un programme de prévention de la perte auditive comprenant les éléments suivants :

- a) la détection des risques liés au bruit;
- b) le contrôle de l'exposition au bruit;
- c) la fourniture de protecteurs auditifs conformes aux exigences de l'article 8.05;
- d) la réalisation d'examens audiométriques;
- e) la communication des risques;
- f) la surveillance du rendement du programme.

8.1 (1) L'employeur, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant, évalue le programme de prévention de la perte auditive au moins une fois tous les douze mois pour en vérifier l'efficacité.

(2) L'employeur veille à ce que l'évaluation comprenne les éléments énumérés à l'article 12 de la norme Z1007:F22 de la CSA, intitulée *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, avec ses modifications successives.

Examen audiométrique

8.11 (1) S'il lui est impossible de se conformer à l'annexe de la présente partie sans fournir de protecteurs auditifs, l'employeur veille à ce qu'une personne qualifiée fasse subir un examen audiométrique aux employés conformément à l'article 8.3 de la norme Z1007:F22 de la CSA, intitulée *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, avec ses modifications successives.

(2) L'employeur veille à ce qu'un examen audiométrique soit effectué, à la fois :

- a) dès que possible dans les six mois suivant la date où commence l'exposition au bruit;
- b) sous réserve du paragraphe (4), au moins une fois tous les douze mois après la date de l'examen visé à l'alinéa a).

(3) L'employeur veille à ce que l'employé subisse l'examen audiométrique visé à l'alinéa (2)a) au moins douze heures après sa mise à l'écart du bruit.

(4) L'employé qui est exposé à un niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) de 105 dBA ou moins peut subir l'examen audiométrique visé à l'alinéa (2)b) aux vingt-quatre mois

every 24 months, rather than every 12 months, if, after four consecutive tests, there is

- (a) no hearing loss is identified during testing;
- (b) no change to the type of hearing protector used by the employee nor to its use; and
- (c) no increase in the noise exposure level ($L_{ex,8}$) to which the employee is exposed.

Review of Audiometric Test Results

8.12 (1) The employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, review the results of the audiometric tests referred to in subsection 8.11(1) as well as the analysis of those results. The individual results and the analysis of those results shall be provided to the employer by the qualified person referred to in that subsection.

(2) The employer shall provide an employee who was given an audiometric test under subsection 8.11(1) with their individual results.

(3) If any individual audiometric test result or the analysis of those results indicates a hearing threshold shift among employees that is consistent with exposure to noise levels that exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part, the employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, implement the measures listed in clause 8.4 of CSA Standard Z1007:22, entitled *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, as amended from time to time.

(4) The employer shall ensure that the individual audiometric test results and the analysis of those results that are communicated to a committee or representative referred to in subsection (3) do not contain any personal information allowing for the identification of any employee.

Record-keeping

8.13 The employer shall keep a record of the results of the audiometric tests referred to in subsection 8.11(1) in respect of each employee for a period of 20 years after the day of the termination of their employment.

8.14 (1) The employer shall keep a record of each evaluation that is conducted under subsection 8.1(1) in accordance with clause 11 of CSA Standard Z1007:22, entitled *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, as amended from time to time.

plutôt qu'aux douze mois si, après quatre examens consécutifs, à la fois :

- a) aucune perte auditive n'a été détectée au cours des examens;
- b) le type de protecteur auditif qu'il utilise et l'utilisation qu'il en fait n'ont pas changé;
- c) son niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) n'a pas augmenté.

Revue — résultats des examens audiométriques

8.12 (1) L'employeur, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant, passe en revue les résultats des examens audiométriques visés au paragraphe 8.11(1) ainsi que leur analyse. La personne qualifiée visée à ce paragraphe lui fournit les résultats individuels et leur analyse.

(2) L'employeur fournit à l'employé les résultats individuels de l'examen audiométrique qu'il a subi en application du paragraphe 8.11(1).

(3) Si les résultats individuels ou leur analyse révèlent un déplacement de seuil auditif des employés qui correspond à une exposition à un niveau de bruit supérieur aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie, l'employeur, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant en matière de santé et de sécurité, met en œuvre les mesures prévues à l'article 8.4 de la norme Z1007:F22 de la CSA, intitulée *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, avec ses modifications successives.

(4) L'employeur veille à ce que les résultats individuels et leur analyse qui sont communiqués à un comité ou à un représentant visé au paragraphe (3) ne contiennent aucun renseignement personnel permettant d'identifier l'employé.

Registres — conservation

8.13 L'employeur conserve un registre des résultats des examens audiométriques visés au paragraphe 8.11(1) de chaque employé pendant vingt ans après la date de cessation de son emploi.

8.14 (1) L'employeur conserve un registre de chaque évaluation visée au paragraphe 8.1(1) conformément à l'article 11 de la norme Z1007:F22 de la CSA, intitulée *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, avec ses modifications successives.

(2) The employer shall keep each record referred to in subsection (1) for a period of 10 years following the day on which the evaluation is completed.

SCHEDULE

(Subsection 8.03(1), subsection 8.05(1), section 8.06, subsections 8.08(1) and (2), section 8.09 and subsections 8.11(1) and 8.12(3))

Noise Exposure Limits

Column 1	Column 2
A-weighted sound pressure level (dBA)	Maximum duration of exposure per employee per 24-hour period
80	24 hours
81	20 hours
82	16 hours
83	12 hours and 40 minutes
84	10 hours
85	8 hours
86	6 hours and 21 minutes
87	5 hours
88	4 hours
89	3 hours and 10 minutes
90	2 hours and 31 minutes
91	2 hours
92	1 hour and 35 minutes
93	1 hour and 16 minutes
94	1 hour
95	48 minutes
96	38 minutes
97	30 minutes
98	24 minutes
99	19 minutes
100	15 minutes
101	12 minutes
102	9 minutes
103	7 minutes and 36 seconds
104	6 minutes
105	4 minutes and 48 seconds
106	3 minutes and 48 seconds
107	3 minutes
108	2 minutes and 24 seconds
109	1 minute and 54 seconds
110	1 minute and 30 seconds

(2) L'employeur conserve tout registre visé au paragraphe (1) pendant dix ans après la date de fin de l'évaluation.

ANNEXE

(paragraphe 8.03(1), paragraphe 8.05(1), article 8.06, paragraphes 8.08(1) et (2), article 8.09 et paragraphes 8.11(1) et 8.12(3))

Limites d'exposition au bruit

Colonne 1	Colonne 2
Niveau de pression acoustique pondéré A (dBA)	Durée maximale d'exposition par employé, par période de vingt-quatre heures
80	24 heures
81	20 heures
82	16 heures
83	12 heures et 40 minutes
84	10 heures
85	8 heures
86	6 heures et 21 minutes
87	5 heures
88	4 heures
89	3 heures et 10 minutes
90	2 heures et 31 minutes
91	2 heures
92	1 heure et 35 minutes
93	1 heure et 16 minutes
94	1 heure
95	48 minutes
96	38 minutes
97	30 minutes
98	24 minutes
99	19 minutes
100	15 minutes
101	12 minutes
102	9 minutes
103	7 minutes et 36 secondes
104	6 minutes
105	4 minutes et 48 secondes
106	3 minutes et 48 secondes
107	3 minutes
108	2 minutes et 24 secondes
109	1 minute et 54 secondes
110	1 minute et 30 secondes

Column 1	Column 2
A-weighted sound pressure level (dBA)	Maximum duration of exposure per employee per 24-hour period
111	1 minute and 12 seconds
112	57 seconds
113	43 seconds
114	36 seconds
115	28 seconds
> 115	0 seconds

Maritime Occupational Health and Safety Regulations

4 Part 12 of the *Maritime Occupational Health and Safety Regulations*⁴ is replaced by the following:

PART 12

Sound Levels

Definitions

158 The following definitions apply in this Part.

A-weighted sound pressure level means a sound pressure level, expressed in dBA, as determined by a measurement system that includes an A-weighting filter. (*niveau de pression acoustique pondéré A*)

dBA means decibel A-weighted and is a unit of A-weighted sound pressure level. (*dBA*)

noise exposure level ($L_{ex,8}$) means the noise exposure level equal to a steady sound level in dBA that, if present in a work place for 8 hours per day, would contain the same total energy as that generated by the actual and varying sound levels to which a worker is exposed during the total hours worked during a 24-hour period. (*niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$)*)

sound pressure level means 20 times the logarithm to the base 10 of the ratio of the root mean square pressure of a sound to the reference sound pressure of 20 μ Pa, expressed in decibels. (*niveau de pression acoustique*)

Colonne 1	Colonne 2
Niveau de pression acoustique pondéré A (dBA)	Durée maximale d'exposition par employé, par période de vingt-quatre heures
111	1 minute et 12 secondes
112	57 secondes
113	43 secondes
114	36 secondes
115	28 secondes
> 115	0 seconde

Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime

4 La partie 12 du *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime*⁴ est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 12

Niveaux acoustiques

Définitions

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

dBA Décibel pondéré A, qui est l'unité du niveau de pression acoustique pondéré A. (*dBA*)

niveau de pression acoustique Niveau, exprimé en décibels, égal à 20 fois le logarithme à base 10 du rapport de la racine carrée moyenne de la pression d'un son à la pression acoustique de référence de 20 μ Pa. (*sound pressure level*)

niveau de pression acoustique pondéré A Niveau de pression acoustique, exprimé en dBA, relevé par un système de mesure qui comprend un filtre pondérateur A. (*A-weighted sound pressure level*)

niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) Niveau d'exposition au bruit égal au niveau acoustique stable en dBA qui, s'il était constaté dans le lieu de travail pendant huit heures par jour, contiendrait la même énergie totale que celle produite par les pressions acoustiques réelles et variables auxquelles le travailleur est exposé pendant le total des heures travaillées durant une période de vingt-quatre heures. (*noise exposure level ($L_{ex,8}$)*)

⁴ SOR/2010-120

⁴ DORS/2010-120

Measurement and Calculation of Exposure

159 (1) For the purposes of this Part, the employer shall ensure that the exposure of an employee to noise in a work place is measured

(a) in accordance with clauses 5, 6.4.1, 6.4.4, 6.5.2 and 6.5.4 of CSA Standard Z107.56-18 (R2022), entitled *Measurement of noise exposure*, as amended from time; and

(b) using an instrument that is recommended for that measurement under clause 4.3 of the standard and that meets the requirements for such an instrument set out in clause 4 of the standard.

(2) For the purposes of this Part, the employer shall ensure that the measurement and calculation of the noise exposure level ($L_{ex,8}$) to which an employee is exposed in a work place takes into account the exposure of the employee to A-weighted sound pressure levels of 75 dBA and greater.

(3) The measurement and calculation of the noise exposure level ($L_{ex,8}$) may also take into account the exposure of the employee to A-weighted sound pressure levels that are less than 75 dBA.

Noise Exposure Limits

160 (1) Subject to subsection (2), the employer shall monitor the noise levels in a work place and shall ensure that, in any 24-hour period, no employee in the work place is exposed to an A-weighted sound pressure level set out in column 1 of the schedule to this Part for a duration of exposure exceeding the applicable duration set out in column 2.

(2) The employer shall ensure that the continuous level of sound to which an employee is exposed in crew accommodation does not exceed

(a) in the case of a vessel that is referred to in subsection 4(1) of the *Vessel Construction and Equipment Regulations* and is of 1,600 gross tonnage and above, the levels set out in paragraph 4.2.3 of the International Maritime Organization Resolution MSC.337(91), entitled *Code on Noise Levels on Board Ships*, as amended from time to time;

(b) in the case of a grandfathered vessel that is referred to in section 8 of the *Vessel Construction and Equipment Regulations*, 75 dBA; and

(c) in any other case, 75 dBA.

Mesure et calcul de l'exposition

159 (1) Pour l'application de la présente partie, l'employeur veille à ce que l'exposition d'un employé au bruit dans un lieu de travail soit mesurée :

a) conformément aux articles 5, 6.4.1, 6.4.4, 6.5.2 et 6.5.4 de la norme Z107.56:F18 (C2022) de la CSA, intitulée *Mesure de l'exposition au bruit*, avec ses modifications successives;

b) au moyen d'un instrument recommandé à cette fin par l'article 4.3 de cette norme et conforme aux exigences relatives à un tel instrument énoncées à l'article 4 de cette même norme.

(2) Pour l'application de la présente partie, l'employeur veille à ce que la mesure et le calcul du niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) auquel un employé est exposé dans un lieu de travail tiennent compte de l'exposition de l'employé à des niveaux de pression acoustique pondérés A de 75 dBA ou plus.

(3) La mesure et le calcul du niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) peuvent également tenir compte de l'exposition de l'employé à des niveaux de pression acoustique pondérés A inférieurs à 75 dBA.

Limites d'exposition au bruit

160 (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'employeur surveille les niveaux de bruit dans le lieu de travail et veille à ce qu'aucun employé qui s'y trouve ne soit, au cours de toute période de vingt-quatre heures, exposé à un niveau de pression acoustique pondéré A figurant à la colonne 1 de l'annexe de la présente partie pour une durée d'exposition supérieure à la durée applicable prévue à la colonne 2.

(2) L'employeur veille à ce que le niveau acoustique continu auquel sont exposés les employés dans le logement de l'équipage soit inférieur ou égal :

a) dans le cas d'un bâtiment qui est visé au paragraphe 4(1) du *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments* et dont la jauge brute est d'au moins 1 600 tonnes, aux niveaux prévus au paragraphe 4.2.3 de la résolution MSC.337(91) de l'Organisation maritime internationale intitulée *Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires*, avec ses modifications successives;

b) dans le cas d'un bâtiment qui jouit de droits acquis et qui est visé à l'article 8 du *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*, à 75 dBA;

c) dans tout autre cas, à 75 dBA.

Reduction of Noise Exposure

161 The employer shall, to the extent that it is feasible using engineering controls or other physical means other than hearing protectors, reduce an employee's exposure to noise in a work place to levels that do not exceed the exposure limits referred to in section 160.

Hearing Protection

162 (1) The employer shall, as soon as feasible, provide every employee who is likely to be exposed to noise levels in a work place that exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part with a hearing protector that

(a) meets the requirements set out in CSA Standard Z94.2-14 (R2024), entitled *Hearing protection devices — Performance, selection, care, and use*, as amended from time to time; and

(b) prevents the employee from being exposed to noise levels that exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part.

(2) The employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, develop and implement a program to train every employee who is provided a hearing protector on the fit, care and use of the hearing protector.

163 The employer shall ensure that every person to whom the employer grants access to a work place, other than an employee, uses a hearing protector that meets the condition referred to in paragraph 162(1)(a) if the person is likely to be exposed to noise levels that exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part.

Warning Signs

164 The employer shall, at every work place where an employee may be exposed to an A-weighted sound pressure level greater than 85 dBA, at conspicuous locations within the work place, post and keep posted signs warning of a potentially hazardous level of noise.

Hazard Investigation

164.1 (1) If any employee in a work place is likely to be exposed to an A-weighted sound pressure level equal to or greater than 82 dBA for a duration of exposure that is likely to exceed the applicable duration set out in column 2 of the schedule to this Part, the employer shall, without delay,

(a) appoint a qualified person to carry out an investigation of the level of exposure to noise; and

Réduction de l'exposition au bruit

161 Dans la mesure du possible et à l'aide de dispositifs techniques ou de moyens matériels autres que des protecteurs auditifs, l'employeur réduit l'exposition d'un employé au bruit dans un lieu de travail à un niveau inférieur ou égal aux limites d'exposition visées à l'article 160.

Protection de l'ouïe

162 (1) L'employeur fournit dès que possible à tout employé susceptible d'être exposé, dans un lieu de travail, à un niveau de bruit supérieur aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie un protecteur auditif qui :

a) est conforme aux exigences de la norme Z94.2F14 (C2024) de la CSA, intitulée *Protecteurs auditifs : performances, sélection, entretien et utilisation*, avec ses modifications successives;

b) protège l'employé contre une exposition à un niveau de bruit supérieur aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie.

(2) L'employeur élabore et met en œuvre, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant, un programme de formation qui est destiné aux employés à qui il fournit un protecteur auditif et qui porte sur son ajustement, son entretien et son utilisation.

163 L'employeur veille à ce que les personnes, autres que les employés, à qui il permet l'accès au lieu de travail et qui sont susceptibles d'être exposées à un niveau de bruit supérieur aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie portent un protecteur auditif qui respecte la condition prévue à l'alinéa 162(1)a).

Panneaux avertisseurs

164 L'employeur affiche en permanence, à des endroits bien en vue dans le lieu de travail où un employé est susceptible d'être exposé à un niveau de pression acoustique pondéré A supérieur à 85 dBA, des panneaux avertissant que le niveau de bruit peut présenter un risque.

Enquête sur les risques

164.1 (1) Si un employé dans le lieu de travail est susceptible d'être exposé à un niveau de pression acoustique pondéré A de 82 dBA ou plus pour une durée d'exposition susceptible d'être supérieure à la durée applicable prévue à la colonne 2 de l'annexe de la présente partie, l'employeur, sans délai :

a) nomme une personne qualifiée pour faire enquête sur le niveau d'exposition au bruit;

(b) notify the work place committee or the health and safety representative of the investigation and the name of the person appointed to carry out the investigation.

(2) The employer shall ensure that the following matters are considered in the investigation:

(a) the sources of noise in the work place;

(b) the A-weighted sound pressure levels to which an employee is likely to be exposed and the duration of such exposure;

(c) the methods being used to reduce the exposure;

(d) the likelihood of an employee being exposed to noise levels that exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part; and

(e) the likelihood of an employee being exposed to a noise exposure level ($L_{ex,8}$) equal to or greater than 82 dBA.

(3) The employer shall ensure that — on completion of the investigation and after consultation with the work place committee or the health and safety representative — the person appointed to carry out the investigation makes, signs and dates a report that sets out

(a) their observations respecting the matters considered in accordance with subsection (2);

(b) their recommendations respecting the measures that should be taken to comply with sections 160 to 164; and

(c) their recommendations respecting the employer's selection of hearing protectors and their use by employees who are exposed to a noise exposure level ($L_{ex,8}$) equal to or greater than 82 dBA.

(4) The employer shall make the report readily available for examination by the affected employees for a period of 10 years after the date of the report.

(5) If the report states that any employees are likely to be exposed to a noise exposure level ($L_{ex,8}$) equal to or greater than 82 dBA, the employer shall, without delay,

(a) notify the employees of the results of the investigation; and

(b) provide the employees with written information describing the hazards associated with exposure to high levels of noise.

b) avise le comité local ou le représentant de la tenue de l'enquête et du nom de la personne nommée pour faire enquête.

(2) L'employeur veille à ce que l'enquête comprenne l'examen des points suivants :

a) les sources de bruit dans le lieu de travail;

b) les niveaux de pression acoustique pondérés A auxquels l'employé est susceptible d'être exposé et la durée d'exposition;

c) les méthodes utilisées pour réduire cette exposition;

d) la probabilité que l'employé soit exposé à un niveau d'exposition au bruit supérieur aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie;

e) la probabilité que l'employé soit exposé à un niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) de 82 dBA ou plus.

(3) L'employeur veille à ce que, au terme de l'enquête et après consultation du comité local ou du représentant, la personne nommée pour faire enquête rédige, date et signe un rapport dans lequel elle indique :

a) ses observations quant aux points visés au paragraphe (2);

b) ses recommandations quant aux moyens à prendre pour veiller au respect des articles 160 à 164;

c) ses recommandations quant aux protecteurs auditifs sélectionnés par l'employeur et à leur utilisation par les employés exposés à un niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) de 82 dBA ou plus.

(4) L'employeur rend le rapport facilement accessible pour consultation par les employés concernés pendant dix ans après la date du rapport.

(5) Si le rapport révèle que des employés sont susceptibles d'être exposés à un niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) de 82 dBA ou plus, l'employeur, sans délai :

a) les avise des conclusions de l'enquête;

b) leur fournit par écrit des renseignements sur les risques que présente l'exposition à des niveaux de bruit élevés.

Hearing Loss Prevention Program

164.2 If it is not feasible for an employer to comply with the schedule to this Part without providing hearing protectors, the employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, develop, implement and maintain a hearing loss prevention program that includes the following elements:

- (a) noise hazard detection;
- (b) noise exposure control;
- (c) the provision of hearing protectors that meet the requirements of section 162;
- (d) audiometric testing;
- (e) hazard communication; and
- (f) program performance monitoring.

164.3 (1) The employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, evaluate the hearing loss prevention program at least once every 12 months to ensure its effectiveness.

(2) The employer shall ensure that the evaluation includes the elements listed in clause 12 of CSA Standard Z1007:22, entitled *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, as amended from time to time.

Audiometric Testing

164.4 (1) If it is not feasible for an employer to comply with subsection the schedule to this Part without providing hearing protectors, the employer shall ensure that the employees are given audiometric tests administered by a qualified person in accordance with clause 8.3 of CSA Standard Z1007:22, entitled *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, as amended from time to time.

(2) The employer shall ensure that an audiometric test is administered

- (a) as soon as feasible after the day on which the exposure to the noise starts, but not later than six months after that day; and
- (b) subject to subsection (4), at least once every 12 months after the day on which the test referred to in paragraph (a) is administered.

Programme de prévention de la perte auditive

164.2 L'employeur qui ne peut se conformer à l'annexe de la présente partie sans fournir de protecteurs auditifs élabore, met en œuvre et maintient, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant, un programme de prévention de la perte auditive comprenant les éléments suivants :

- a) la détection des risques liés au bruit;
- b) le contrôle de l'exposition au bruit;
- c) la fourniture de protecteurs auditifs conformes aux exigences de l'article 162;
- d) la réalisation d'examens audiométriques;
- e) la communication des risques;
- f) la surveillance du rendement du programme.

164.3 (1) L'employeur, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant, évalue le programme de prévention de la perte auditive au moins une fois tous les douze mois pour en vérifier l'efficacité.

(2) L'employeur veille à ce que l'évaluation comprenne les éléments énumérés à l'article 12 de la norme Z1007:F22 de la CSA, intitulée *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, avec ses modifications successives.

Examen audiométrique

164.4 (1) S'il lui est impossible de se conformer l'annexe de la présente partie sans fournir de protecteurs auditifs, l'employeur veille à ce qu'une personne qualifiée fasse subir un examen audiométrique aux employés conformément à l'article 8.3 de la norme Z1007:F22 de la CSA, intitulée *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, avec ses modifications successives.

(2) L'employeur veille à ce qu'un examen audiométrique soit effectué :

- a) dès que possible dans les six mois suivant la date où commence l'exposition au bruit;
- b) sous réserve du paragraphe (4), au moins une fois tous les douze mois après la date de l'examen visé à l'alinéa a).

(3) The employer shall ensure that the audiometric test referred to in paragraph (2)(a) is administered after the employee has been away from the noise for a period of at least 12 hours.

(4) If an employee is exposed to a noise exposure level ($L_{ex,8}$) that is less than or equal to 105 dBA, the audiometric test referred to in paragraph (2)(b) may be administered every 24 months, rather than every 12 months, if, after four consecutive tests, there is

- (a)** no hearing loss is identified during testing;
- (b)** no change to the type of hearing protector used by the employee nor to its use; and
- (c)** no increase in the noise exposure level ($L_{ex,8}$) to which the employee is exposed.

Review of Audiometric Test Results

164.5 (1) The employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, review the results of the audiometric tests referred to in subsection 164.4(1) as well as the analysis of those results. The individual results and the analysis of those results shall be provided to the employer by the qualified person referred to in that subsection.

(2) The employer shall provide an employee who was given an audiometric test under subsection 164.4(1) with their individual results.

(3) If any individual audiometric test result or the analysis of those results indicates a hearing threshold shift among employees that is consistent with exposure to noise levels that exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part, the employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, implement the measures listed in clause 8.4 of CSA Standard Z1007:22, entitled *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, as amended from time to time.

(4) The employer shall ensure that the individual audiometric test results and the analysis of those results that are communicated to a committee or representative referred to in subsection (3) do not contain any personal information allowing for the identification of any employee.

Record-keeping

164.6 The employer shall keep a record of the results of the audiometric tests referred to in subsection 164.4(1) in

(3) L'employeur veille à ce que l'employé subisse l'examen audiométrique visé à l'alinéa (2)a) au moins douze heures après sa mise à l'écart du bruit.

(4) L'employé qui est exposé à un niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) de 105 dBA ou moins peut subir l'examen audiométrique visé à l'alinéa (2)b) aux vingt-quatre mois plutôt qu'aux douze mois si, après quatre examens consécutifs, à la fois :

- a)** aucune perte auditive n'a été détectée au cours des examens;
- b)** le type de protecteur auditif qu'il utilise et l'utilisation qu'il en fait n'ont pas changé;
- c)** son niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) n'a pas augmenté.

Revue — résultats des examens audiométriques

164.5 (1) L'employeur, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant, passe en revue les résultats des examens audiométriques visés au paragraphe 164.4(1) ainsi que leur analyse. La personne qualifiée visée à ce paragraphe lui fournit les résultats individuels et leur analyse.

(2) L'employeur fournit à l'employé les résultats individuels de l'examen audiométrique qu'il a subi en application du paragraphe 164.4(1).

(3) Si les résultats individuels ou leur analyse révèlent un déplacement de seuil auditif des employés qui correspond à une exposition à un niveau de bruit supérieur aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie, l'employeur, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant en matière de santé et de sécurité, met en œuvre les mesures prévues à l'article 8.4 de la norme Z1007:F22 de la CSA, intitulée *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, avec ses modifications successives.

(4) L'employeur veille à ce que les résultats individuels et leur analyse qui sont communiqués à un comité ou à un représentant visé au paragraphe (3) ne contiennent aucun renseignement personnel permettant d'identifier l'employé.

Registres — conservation

164.6 L'employeur conserve un registre des résultats des examens audiométriques visés au paragraphe 164.4(1) de

respect of each employee for a period of 20 years after the day of the termination of their employment.

164.7 (1) The employer shall keep a record of each evaluation that is conducted under subsection 164.3(1) in accordance with clause 11 of CSA Standard Z1007:22, entitled *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, as amended from time to time.

(2) The employer shall keep each record referred to in subsection (1) for a period of 10 years following the day on which the evaluation is completed.

SCHEDULE

(Subsection 160(1), subsection 162(1), section 163, subsections 164.1(1) and (2), section 164.2 and subsections 164.4(1) and 164.5(3))

Noise Exposure Limits

Column 1	Column 2
A-weighted sound pressure level (dBA)	Maximum duration of exposure per employee per 24-hour period
80	24 hours
81	20 hours
82	16 hours
83	12 hours and 40 minutes
84	10 hours
85	8 hours
86	6 hours and 21 minutes
87	5 hours
88	4 hours
89	3 hours and 10 minutes
90	2 hours and 31 minutes
91	2 hours
92	1 hour and 35 minutes
93	1 hour and 16 minutes
94	1 hour
95	48 minutes
96	38 minutes
97	30 minutes
98	24 minutes
99	19 minutes
100	15 minutes
101	12 minutes
102	9 minutes
103	7 minutes and 36 seconds

chaque employé pendant vingt ans après la date de cessation de son emploi.

164.7 (1) L'employeur conserve un registre de chaque évaluation visée au paragraphe 164.3(1) conformément à l'article 11 de la norme Z1007:F22 de la CSA, intitulée *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, avec ses modifications successives.

(2) L'employeur conserve tout registre visé au paragraphe (1) pendant dix ans après la date de fin de l'évaluation.

ANNEXE

(paragraphe 160(1), paragraphe 162(1), article 163, paragraphes 164.1(1) et (2), article 164.2 et paragraphes 164.4(1) et 164.5(3))

Limites d'exposition au bruit

Colonne 1	Colonne 2
Niveau de pression acoustique pondéré A (dBA)	Durée maximale d'exposition par employé, par période de vingt-quatre heures
80	24 heures
81	20 heures
82	16 heures
83	12 heures et 40 minutes
84	10 heures
85	8 heures
86	6 heures et 21 minutes
87	5 heures
88	4 heures
89	3 heures et 10 minutes
90	2 heures et 31 minutes
91	2 heures
92	1 heure et 35 minutes
93	1 heure et 16 minutes
94	1 heure
95	48 minutes
96	38 minutes
97	30 minutes
98	24 minutes
99	19 minutes
100	15 minutes
101	12 minutes
102	9 minutes
103	7 minutes et 36 secondes

Column 1	Column 2
A-weighted sound pressure level (dBA)	Maximum duration of exposure per employee per 24-hour period
104	6 minutes
105	4 minutes and 48 seconds
106	3 minutes and 48 seconds
107	3 minutes
108	2 minutes and 24 seconds
109	1 minute and 54 seconds
110	1 minute and 30 seconds
111	1 minute and 12 seconds
112	57 seconds
113	43 seconds
114	36 seconds
115	28 seconds
> 115	0 seconds

Colonne 1	Colonne 2
Niveau de pression acoustique pondéré A (dBA)	Durée maximale d'exposition par employé, par période de vingt-quatre heures
104	6 minutes
105	4 minutes et 48 secondes
106	3 minutes et 48 secondes
107	3 minutes
108	2 minutes et 24 secondes
109	1 minute et 54 secondes
110	1 minute et 30 secondes
111	1 minute et 12 secondes
112	57 secondes
113	43 secondes
114	36 secondes
115	28 secondes
> 115	0 seconde

Aviation Occupational Health and Safety Regulations

5 Part 2 of the *Aviation Occupational Health and Safety Regulations*⁵ is replaced by the following:

PART 2

Sound Levels

Definitions

2.01 The following definitions apply in this Part.

A-weighted sound pressure level means a sound pressure level, expressed in dBA, as determined by a measurement system that includes an A-weighting filter. (*niveau de pression acoustique pondéré A*)

dBA means decibel A-weighted and is a unit of A-weighted sound pressure level. (*dBA*)

noise exposure level ($L_{ex,g}$) means the noise exposure level equal to a steady sound level in dBA that, if present in a work place for 8 hours per day, would contain the same total energy as that generated by the actual and varying sound levels to which a worker is exposed during the total hours worked during a 24-hour period. (*niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,g}$)*)

⁵ SOR/2011-87

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

5 La partie 2 du *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail (aéronefs)*⁵ est remplacée par ce qui suit :

PARTIE 2

Niveaux acoustiques

Définitions

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

dBA Décibel pondéré A, qui est l'unité du niveau de pression acoustique pondéré A. (*dBA*)

niveau de pression acoustique Niveau, exprimé en décibels, égal à 20 fois le logarithme à base 10 du rapport de la racine carrée moyenne de la pression d'un son à la pression acoustique de référence de 20 µPa. (*sound pressure level*)

niveau de pression acoustique pondéré A Niveau de pression acoustique, exprimé en dBA, relevé par un système de mesure qui comprend un filtre pondérateur A. (*A-weighted sound pressure level*)

⁵ DORS/2011-87

sound pressure level means 20 times the logarithm to the base 10 of the ratio of the root mean square pressure of a sound to the reference sound pressure of 20 μPa , expressed in decibels. (*niveau de pression acoustique*)

Measurement and Calculation of Exposure

2.02 (1) For the purposes of this Part, the employer shall ensure that the exposure of an employee to noise in a work place is measured

(a) in accordance with clauses 5, 6.4.1, 6.4.4, 6.5.2 and 6.5.4 of CSA Standard Z107.56-18 (R2022), entitled *Measurement of noise exposure*, as amended from time; and

(b) using an instrument that is recommended for that measurement under clause 4.3 of the standard and that meets the requirements for such an instrument set out in clause 4 of the standard.

(2) For the purposes of this Part, the employer shall ensure that the measurement and calculation of the noise exposure level ($L_{ex,8}$) to which an employee is exposed in a work place takes into account the exposure of the employee to A-weighted sound pressure levels of 75 dBA and greater.

(3) The measurement and calculation of the noise exposure level ($L_{ex,8}$) may also take into account the exposure of the employee to A-weighted sound pressure levels that are less than 75 dBA.

Noise Exposure Limits

2.03 The employer shall monitor the noise levels in a work place and shall ensure that, in any 24-hour period, no employee in the work place is exposed to an A-weighted sound pressure level set out in column 1 of the schedule to this Part for a duration of exposure exceeding the applicable duration set out in column 2.

Reduction of Noise Exposure

2.04 The employer shall, to the extent that it is feasible using engineering controls or other physical means other than hearing protectors, reduce an employee's exposure to noise in a work place to levels that do not exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part.

niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) Niveau d'exposition au bruit égal au niveau acoustique stable en dBA qui, s'il était constaté dans le lieu de travail pendant huit heures par jour, contiendrait la même énergie totale que celle produite par les pressions acoustiques réelles et variables auxquelles le travailleur est exposé pendant le total des heures travaillées durant une période de vingt-quatre heures. (*noise exposure level ($L_{ex,8}$)*)

Mesure et calcul de l'exposition

2.02 (1) Pour l'application de la présente partie, l'employeur veille à ce que l'exposition d'un employé au bruit dans un lieu de travail soit mesurée :

a) conformément aux articles 5, 6.4.1, 6.4.4, 6.5.2 et 6.5.4 de la norme Z107.56:F18 (C2022) de la CSA, intitulée *Mesure de l'exposition au bruit*, avec ses modifications successives;

b) au moyen d'un instrument recommandé à cette fin par l'article 4.3 de cette norme et conforme aux exigences relatives à un tel instrument énoncées à l'article 4 de cette même norme.

(2) Pour l'application de la présente partie, l'employeur veille à ce que la mesure et le calcul du niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) auquel un employé est exposé dans un lieu de travail tiennent compte de l'exposition de l'employé à des niveaux de pression acoustique pondérés A de 75 dBA ou plus.

(3) La mesure et le calcul du niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) peuvent également tenir compte de l'exposition de l'employé à des niveaux de pression acoustique pondérés A inférieurs à 75 dBA.

Limites d'exposition au bruit

2.03 L'employeur surveille les niveaux de bruit dans le lieu de travail et veille à ce qu'aucun employé qui s'y trouve ne soit, au cours de toute période de vingt-quatre heures, exposé à un niveau de pression acoustique pondéré A figurant à la colonne 1 de l'annexe de la présente partie pour une durée d'exposition supérieure à la durée applicable prévue à la colonne 2.

Réduction de l'exposition au bruit

2.04 Dans la mesure du possible et à l'aide de dispositifs techniques ou de moyens matériels autres que des protecteurs auditifs, l'employeur réduit l'exposition d'un employé au bruit dans un lieu de travail à un niveau inférieur ou égal aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie.

Hearing Protection

2.05 (1) The employer shall, as soon as feasible, provide every employee who is likely to be exposed to noise levels in a work place that exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part with a hearing protector that

(a) meets the requirements set out in CSA Standard Z94.2-14 (R2024), entitled *Hearing protection devices — Performance, selection, care, and use*, as amended from time to time; and

(b) prevents the employee from being exposed to noise levels that exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part.

(2) The employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, develop and implement a program to train every employee who is provided a hearing protector on the fit, care and use of the hearing protector.

2.06 The employer shall ensure that every person to whom the employer grants access to a work place, other than an employee, uses a hearing protector that meets the condition referred to in paragraph 2.05(1)(a) if the person is likely to be exposed to noise levels that exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part.

Warning Signs

2.07 The employer shall, at every work place where an employee may be exposed to an A-weighted sound pressure level greater than 85 dBA, at conspicuous locations within the work place, post and keep posted signs warning of a potentially hazardous level of noise.

Hazard Investigation

2.08 (1) If any employee in a work place is likely to be exposed to an A-weighted sound pressure level equal to or greater than 82 dBA for a duration of exposure that is likely to exceed the applicable duration set out in column 2 of the schedule to this Part, the employer shall, without delay,

(a) appoint a qualified person to carry out an investigation of the level of exposure to noise; and

(b) notify the work place committee or the health and safety representative of the investigation and the name of the person appointed to carry out the investigation.

Protection de l'ouïe

2.05 (1) L'employeur fournit dès que possible à tout employé susceptible d'être exposé, dans un lieu de travail, à un niveau de bruit supérieur aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie un protecteur auditif qui :

a) est conforme aux exigences de la norme Z94.2F14 (C2024) de la CSA, intitulée *Protecteurs auditifs : performances, sélection, entretien et utilisation*, avec ses modifications successives;

b) protège l'employé contre une exposition à un niveau de bruit supérieur aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie.

(2) L'employeur élabore et met en œuvre, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant, un programme de formation qui est destiné aux employés à qui il fournit un protecteur auditif et qui porte sur son ajustement, son entretien et son utilisation.

2.06 L'employeur veille à ce que les personnes, autres que les employés, à qui il permet l'accès au lieu de travail et qui sont susceptibles d'être exposées à un niveau de bruit supérieur aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie portent un protecteur auditif qui respecte la condition prévue à l'alinéa 2.05(1)a).

Panneaux avertisseurs

2.07 L'employeur affiche en permanence, à des endroits bien en vue dans le lieu de travail où un employé est susceptible d'être exposé à un niveau de pression acoustique pondéré A supérieur à 85 dBA, des panneaux avertissant que le niveau de bruit peut présenter un risque.

Enquête sur les risques

2.08 (1) Si un employé dans le lieu de travail est susceptible d'être exposé à un niveau de pression acoustique pondéré A de 82 dBA ou plus pour une durée d'exposition susceptible d'être supérieure à la durée applicable prévue à la colonne 2 de l'annexe de la présente partie, l'employeur, sans délai :

a) nomme une personne qualifiée pour faire enquête sur le niveau d'exposition au bruit;

b) avise le comité local ou le représentant de la tenue de l'enquête et du nom de la personne nommée pour faire enquête.

(2) The employer shall ensure that the following matters are considered in the investigation:

- (a)** the sources of noise in the work place;
- (b)** the A-weighted sound pressure levels to which an employee is likely to be exposed and the duration of such exposure;
- (c)** the methods being used to reduce the exposure;
- (d)** the likelihood of an employee being exposed to noise levels that exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part; and
- (e)** the likelihood of an employee being exposed to a noise exposure level ($L_{ex,8}$) equal to or greater than 82 dBA.

(3) The employer shall ensure that — on completion of the investigation and after consultation with the work place committee or the health and safety representative — the person appointed to carry out the investigation makes, signs and dates a report that sets out

- (a)** their observations respecting the matters considered in accordance with subsection (2);
- (b)** their recommendations respecting the measures that should be taken to comply with sections 2.03 to 2.07; and
- (c)** their recommendations respecting the employer's selection of hearing protectors and their use by employees who are exposed to a noise exposure level ($L_{ex,8}$) equal to or greater than 82 dBA.

(4) The employer shall make the report readily available for examination by the affected employees for a period of 10 years after the date of the report.

(5) If the report states that any employees are likely to be exposed to a noise exposure level ($L_{ex,8}$) equal to or greater than 82 dBA, the employer shall, without delay,

- (a)** notify the employees of the results of the investigation; and
- (b)** provide the employees with written information describing the hazards associated with exposure to high levels of noise.

Hearing Loss Prevention Program

2.09 If it is not feasible for an employer to comply with the schedule to this Part without providing hearing protectors, the employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work

(2) L'employeur veille à ce que l'enquête comprenne l'examen des points suivants :

- a)** les sources de bruit dans le lieu de travail;
- b)** les niveaux de pression acoustique pondérés A auxquels l'employé est susceptible d'être exposé et la durée d'exposition;
- c)** les méthodes utilisées pour réduire cette exposition;
- d)** la probabilité que l'employé soit exposé à un niveau d'exposition au bruit supérieur aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie;
- e)** la probabilité que l'employé soit exposé à un niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) de 82 dBA ou plus.

(3) L'employeur veille à ce que, au terme de l'enquête et après consultation du comité local ou du représentant, la personne nommée pour faire enquête rédige, date et signe un rapport dans lequel elle indique :

- a)** ses observations quant aux points visés au paragraphe (2);
- b)** ses recommandations quant aux moyens à prendre pour veiller au respect des articles 2.03 à 2.07;
- c)** ses recommandations quant aux protecteurs auditifs sélectionnés par l'employeur et à leur utilisation par les employés exposés à un niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) de 82 dBA ou plus.

(4) L'employeur rend le rapport facilement accessible pour consultation par les employés concernés pendant dix ans après la date du rapport.

(5) Si le rapport révèle que des employés sont susceptibles d'être exposés à un niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) de 82 dBA ou plus, l'employeur, sans délai :

- a)** les avise des conclusions de l'enquête;
- b)** leur fournit par écrit des renseignements sur les risques que présente l'exposition à des niveaux de bruit élevés.

Programme de prévention de la perte auditive

2.09 L'employeur qui ne peut se conformer à l'annexe de la présente partie sans fournir de protecteurs auditifs élabore, met en œuvre et maintient, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le

place committee or the health and safety representative, develop, implement and maintain a hearing loss prevention program that includes the following elements:

- (a) noise hazard detection;
- (b) noise exposure control;
- (c) the provision of hearing protectors that meet the requirements of section 2.05;
- (d) audiometric testing;
- (e) hazard communication; and
- (f) program performance monitoring.

2.1 (1) The employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, evaluate the hearing loss prevention program at least once every 12 months to ensure its effectiveness.

(2) The employer shall ensure that the evaluation includes the elements listed in clause 12 of CSA Standard Z1007:22, entitled *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, as amended from time to time.

Audiometric Testing

2.11 (1) If it is not feasible for an employer to comply with the schedule to this Part without providing hearing protectors, the employer shall ensure that the employees are given audiometric tests administered by a qualified person in accordance with clause 8.3 of CSA Standard Z1007:22, entitled *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, as amended from time to time.

(2) The employer shall ensure that an audiometric test is administered

- (a) as soon as feasible after the day on which the exposure to the noise starts, but not later than six months after that day; and
- (b) subject to subsection (4), at least once every 12 months after the day on which the test referred to in paragraph (a) is administered.

(3) The employer shall ensure that the audiometric test referred to in paragraph (2)(a) is administered after the employee has been away from the noise for a period of at least 12 hours.

(4) If an employee is exposed to a noise exposure level ($L_{ex,8}$) that is less than or equal to 105 dBA, the audiometric test referred to in paragraph (2)(b) may be administered

représentant, un programme de prévention de la perte auditive comprenant les éléments suivants :

- a) la détection des risques liés au bruit;
- b) le contrôle de l'exposition au bruit;
- c) la fourniture de protecteurs auditifs conformes aux exigences de l'article 2.05;
- d) la réalisation d'examens audiométriques;
- e) la communication des risques;
- f) la surveillance du rendement du programme.

2.1 (1) L'employeur, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant, évalue le programme de prévention de la perte auditive au moins une fois tous les douze mois pour en vérifier l'efficacité.

(2) L'employeur veille à ce que l'évaluation comprenne les éléments énumérés à l'article 12 de la norme Z1007:F22 de la CSA, intitulée *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, avec ses modifications successives.

Examen audiométrique

2.11 (1) S'il lui est impossible de se conformer à l'annexe de la présente partie sans fournir de protecteurs auditifs, l'employeur veille à ce qu'une personne qualifiée fasse subir un examen audiométrique aux employés conformément à l'article 8.3 de la norme Z1007:F22 de la CSA, intitulée *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, avec ses modifications successives.

(2) L'employeur veille à ce qu'un examen audiométrique soit effectué :

- a) dès que possible dans les six mois suivant la date où commence l'exposition au bruit;
- b) sous réserve du paragraphe (4), au moins une fois tous les douze mois après la date de l'examen visé à l'alinéa a).

(3) L'employeur veille à ce que l'employé subisse l'examen audiométrique visé à l'alinéa (2)a) au moins douze heures après sa mise à l'écart du bruit.

(4) L'employé qui est exposé à un niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) de 105 dBA ou moins peut subir l'examen audiométrique visé à l'alinéa (2)b) aux vingt-quatre mois

every 24 months, rather than every 12 months, if, after four consecutive tests, there is

- (a) no hearing loss is identified during testing;
- (b) no change to the type of hearing protector used by the employee nor to its use; and
- (c) no increase in the noise exposure level ($L_{ex,8}$) to which the employee is exposed.

Review of Audiometric Test Results

2.12 (1) The employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, review the results of the audiometric tests referred to in subsection 2.11(1) as well as the analysis of those results. The individual results and the analysis of those results shall be provided to the employer by the qualified person referred to in that subsection.

(2) The employer shall provide an employee who was given an audiometric test under subsection 2.11(1) with their individual results.

(3) If any individual audiometric test result or the analysis of those results indicates a hearing threshold shift among employees that is consistent with exposure to noise levels that exceed the exposure limits referred to in the schedule to this Part, the employer shall, in consultation with the policy committee or, if there is no policy committee, the work place committee or the health and safety representative, implement the measures listed in clause 8.4 of CSA Standard Z1007:22, entitled *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, as amended from time to time.

(4) The employer shall ensure that the individual audiometric test results and the analysis of those results that are communicated to a committee or representative referred to in subsection (3) do not contain any personal information allowing for the identification of any employee.

Record-keeping

2.13 The employer shall keep a record of the results of the audiometric tests referred to in subsection 2.11(1) in respect of each employee for a period of 20 years after the day of the termination of their employment.

2.14 (1) The employer shall keep a record of each evaluation that is conducted under subsection 2.1(1) in accordance with clause 11 of CSA Standard Z1007:22, entitled *Hearing loss prevention program (HLPP) management*, as amended from time to time.

plutôt qu'aux douze mois si, après quatre examens consécutifs, à la fois :

- a) aucune perte auditive n'a été détectée au cours des examens;
- b) le type de protecteur auditif qu'il utilise et l'utilisation qu'il en fait n'ont pas changé;
- c) son niveau d'exposition au bruit ($L_{ex,8}$) n'a pas augmenté.

Revue — résultats des examens audiométriques

2.12 (1) L'employeur, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant, passe en revue les résultats des examens audiométriques visés au paragraphe 2.11(1) ainsi que leur analyse. La personne qualifiée visée à ce paragraphe lui fournit les résultats individuels et leur analyse.

(2) L'employeur fournit à l'employé les résultats individuels de l'examen audiométrique qu'il a subi en application du paragraphe 2.11(1).

(3) Si les résultats individuels ou leur analyse révèlent un déplacement de seuil auditif des employés qui correspond à une exposition à un niveau de bruit supérieur aux limites d'exposition visées à l'annexe de la présente partie, l'employeur, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant en matière de santé et de sécurité, met en œuvre les mesures prévues à l'article 8.4 de la norme Z1007:F22 de la CSA, intitulée *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, avec ses modifications successives.

(4) L'employeur veille à ce que les résultats individuels et leur analyse qui sont communiqués à un comité ou à un représentant visé au paragraphe (3) ne contiennent aucun renseignement personnel permettant d'identifier l'employé.

Registres — conservation

2.13 L'employeur conserve un registre des résultats des examens audiométriques visés au paragraphe 2.11(1) de chaque employé pendant vingt ans après la date de cessation de son emploi.

2.14 (1) L'employeur conserve un registre de chaque évaluation visée au paragraphe 7.1(1) conformément à l'article 11 de la norme Z1007:F22 de la CSA, intitulée *Gestion du programme de prévention de la perte auditive (PPPA)*, avec ses modifications successives.

(2) The employer shall keep each record referred to in subsection (1) for a period of 10 years following the day on which the evaluation is completed.

(2) L'employeur conserve tout registre visé au paragraphe (1) pendant dix ans après la date de fin de l'évaluation.

SCHEDULE

(Sections 2.03 and 2.04, subsection 2.05(1), section 2.06, subsections 2.08(1) and (2), section 2.09 and subsections 2.11(1) and 2.12(3))

Noise Exposure Limits

Column 1	Column 2
A-weighted sound pressure level (dBA)	Maximum duration of exposure per employee per 24-hour period
80	24 hours
81	20 hours
82	16 hours
83	12 hours and 40 minutes
84	10 hours
85	8 hours
86	6 hours and 21 minutes
87	5 hours
88	4 hours
89	3 hours and 10 minutes
90	2 hours and 31 minutes
91	2 hours
92	1 hour and 35 minutes
93	1 hour and 16 minutes
94	1 hour
95	48 minutes
96	38 minutes
97	30 minutes
98	24 minutes
99	19 minutes
100	15 minutes
101	12 minutes
102	9 minutes
103	7 minutes and 36 seconds
104	6 minutes
105	4 minutes and 48 seconds
106	3 minutes and 48 seconds
107	3 minutes
108	2 minutes and 24 seconds
109	1 minute and 54 seconds

ANNEXE

(articles 2.03 et 2.04, paragraphe 2.05(1), article 2.06, paragraphes 2.08(1) et (2), article 2.09 et paragraphes 2.11(1) et 2.12(3))

Limites d'exposition au bruit

Colonne 1	Colonne 2
Niveau de pression acoustique pondéré A (dBA)	Durée maximale d'exposition par employé, par période de vingt-quatre heures
80	24 heures
81	20 heures
82	16 heures
83	12 heures et 40 minutes
84	10 heures
85	8 heures
86	6 heures et 21 minutes
87	5 heures
88	4 heures
89	3 heures et 10 minutes
90	2 heures et 31 minutes
91	2 heures
92	1 heure et 35 minutes
93	1 heure et 16 minutes
94	1 heure
95	48 minutes
96	38 minutes
97	30 minutes
98	24 minutes
99	19 minutes
100	15 minutes
101	12 minutes
102	9 minutes
103	7 minutes et 36 secondes
104	6 minutes
105	4 minutes et 48 secondes
106	3 minutes et 48 secondes
107	3 minutes
108	2 minutes et 24 secondes
109	1 minute et 54 secondes

Column 1	Column 2
A-weighted sound pressure level (dBA)	Maximum duration of exposure per employee per 24-hour period
110	1 minute and 30 seconds
111	1 minute and 12 seconds
112	57 seconds
113	43 seconds
114	36 seconds
115	28 seconds
> 115	0 seconds

Colonne 1	Colonne 2
Niveau de pression acoustique pondéré A (dBA)	Durée maximale d'exposition par employé, par période de vingt-quatre heures
110	1 minute et 30 secondes
111	1 minute et 12 secondes
112	57 secondes
113	43 secondes
114	36 secondes
115	28 secondes
> 115	0 seconde

Administrative Monetary Penalties (Canada Labour Code) Regulations

6 Items 228 to 252 of Division 1 of Part 2 of Schedule 1 to the *Administrative Monetary Penalties (Canada Labour Code) Regulations*⁶ are replaced by the following:

	Column 1	Column 2
Item	Provision	Violation Type
228	7.02(1)(a)	B
229	7.02(1)(b)	B
230	7.02(2)	B
231	7.03	D
232	7.04	D
233	7.05(1)(a)	D
234	7.05(1)(b)	D
235	7.05(2)	C
236	7.06	D
237	7.07	C
238	7.08(1)(a)	B
239	7.08(1)(b)	A
240	7.08(2)(a)	B
241	7.08(2)(b)	B
242	7.08(2)(c)	B
243	7.08(2)(d)	B
244	7.08(2)(e)	B
245	7.08(3)(a)	B
246	7.08(3)(b)	B
247	7.08(3)(c)	B

⁶ SOR/2020-260

Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (Code canadien du travail)

6 Les articles 228 à 252 de la section 1 de la partie 2 de l'annexe 1 du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (Code canadien du travail)*⁶ sont remplacés par ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Disposition	Type de violation
228	7.02(1)a)	B
229	7.02(1)b)	B
230	7.02(2)	B
231	7.03	D
232	7.04	D
233	7.05(1)a)	D
234	7.05(1)b)	D
235	7.05(2)	C
236	7.06	D
237	7.07	C
238	7.08(1)a)	B
239	7.08(1)b)	A
240	7.08(2)a)	B
241	7.08(2)b)	B
242	7.08(2)c)	B
243	7.08(2)d)	B
244	7.08(2)e)	B
245	7.08(3)a)	B
246	7.08(3)b)	B
247	7.08(3)c)	B

⁶ DORS/2020-260

Column 1		Column 2
Item	Provision	Violation Type
248	7.08(4)	A
249	7.08(5)(a)	A
250	7.08(5)(b)	C
251	7.09(a)	C
252	7.09(b)	C
252.01	7.09(c)	C
252.02	7.09(d)	C
252.03	7.09(e)	C
252.04	7.09(f)	C
252.05	7.1(1)	C
252.06	7.1(2)	C
252.07	7.11(1)	C
252.08	7.11(2)(a)	C
252.09	7.11(2)(b)	C
252.1	7.11(3)	C
252.11	7.12(1)	C
252.12	7.12(2)	C
252.13	7.12(3)	C
252.14	7.12(4)	A
252.15	7.13	A
252.16	7.14(1)	A
252.17	7.14(2)	A

7 Items 2 to 25 of Division 2 of Part 2 of Schedule 1 to the Regulations are replaced by the following:

Column 1		Column 2
Item	Provision	Violation Type
2	2.02(1)(a)	B
3	2.02(1)(b)	B
4	2.02(2)	B
5	2.03	D
6	2.04	D
7	2.05(1)(a)	D
8	2.05(1)(b)	D
9	2.05(2)	C
10	2.06	D
11	2.07	C
12	2.08(1)(a)	B
13	2.08(1)(b)	A

Colonne 1		Colonne 2
Article	Disposition	Type de violation
248	7.08(4)	A
249	7.08(5)a)	A
250	7.08(5)b)	C
251	7.09a)	C
252	7.09b)	C
252.01	7.09c)	C
252.02	7.09d)	C
252.03	7.09e)	C
252.04	7.09f)	C
252.05	7.1(1)	C
252.06	7.1(2)	C
252.07	7.11(1)	C
252.08	7.11(2)a)	C
252.09	7.11(2)b)	C
252.10	7.11(3)	C
252.11	7.12(1)	C
252.12	7.12(2)	C
252.13	7.12(3)	C
252.14	7.12(4)	A
252.15	7.13	A
252.16	7.14(1)	A
252.17	7.14(2)	A

7 Les articles 2 à 25 de la section 2 de la partie 2 de l'annexe 1 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1		Colonne 2
Article	Disposition	Type de violation
2	2.02(1)a)	B
3	2.02(1)b)	B
4	2.02(2)	B
5	2.03	D
6	2.04	D
7	2.05(1)a)	D
8	2.05(1)b)	D
9	2.05(2)	C
10	2.06	D
11	2.07	C
12	2.08(1)a)	B
13	2.08(1)b)	A

Column 1		Column 2
Item	Provision	Violation Type
14	2.08(2)(a)	B
15	2.08(2)(b)	B
16	2.08(2)(c)	B
17	2.08(2)(d)	B
18	2.08(2)(e)	B
19	2.08(3)(a)	B
20	2.08(3)(b)	B
21	2.08(3)(c)	B
22	2.08(4)	A
23	2.08(5)(a)	A
24	2.08(5)(b)	C
25	2.09(a)	C
25.01	2.09(b)	C
25.02	2.09(c)	C
25.03	2.09(d)	C
25.04	2.09(e)	C
25.05	2.09(f)	C
25.06	2.1(1)	C
25.07	2.1(2)	C
25.08	2.11(1)	C
25.09	2.11(2)(a)	C
25.1	2.11(2)(b)	C
25.11	2.11(3)	C
25.12	2.12(1)	C
25.13	2.12(2)	C
25.14	2.12(3)	C
25.15	2.12(4)	A
25.16	2.13	A
25.17	2.14(1)	A
25.18	2.14(2)	A

8 Items 459 to 483 of Division 4 of Part 2 of Schedule 1 to the Regulations are replaced by the following:

Column 1		Column 2
Item	Provision	Violation Type
441	159(1)(a)	B
442	159(1)(b)	B
443	159(2)	B
444	160(1)	D

Colonne 1		Colonne 2
Article	Disposition	Type de violation
14	2.08(2)a)	B
15	2.08(2)b)	B
16	2.08(2)c)	B
17	2.08(2)d)	B
18	2.08(2)e)	B
19	2.08(3)a)	B
20	2.08(3)b)	B
21	2.08(3)c)	B
22	2.08(4)	A
23	2.08(5)a)	A
24	2.08(5)b)	C
25	2.09a)	C
25.01	2.09b)	C
25.02	2.09c)	C
25.03	2.09d)	C
25.04	2.09e)	C
25.05	2.09f)	C
25.06	2.1(1)	C
25.07	2.1(2)	C
25.08	2.11(1)	C
25.9	2.11(2)a)	C
25.1	2.11(2)b)	C
25.11	2.11(3)	C
25.12	2.12(1)	C
25.13	2.12(2)	C
25.14	2.12(3)	C
25.15	2.12(4)	A
25.16	2.13	A
25.17	2.14(1)	A
25.18	2.14(2)	A

8 Les articles 459 à 483 de la section 4 de la partie 2 de l'annexe 1 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1		Colonne 2
Article	Disposition	Type de violation
441	159(1)a)	B
442	159(1)b)	B
443	159(2)	B
444	160(1)	D

Column 1		Column 2
Item	Provision	Violation Type
445	160(2)(a)	D
446	160(2)(b)	D
447	160(2)(c)	D
448	161	D
449	162(1)(a)	D
450	162(1)(b)	D
451	162(2)	C
452	163	D
453	164	C
454	164.1(1)(a)	B
455	164.1(1)(b)	A
456	164.1(2)(a)	B
457	164.1(2)(b)	B
458	164.1(2)(c)	B
459	164.1(2)(d)	B
460	164.1(2)(e)	B
461	164.1(3)(a)	B
462	164.1(3)(b)	B
463	164.1(3)(c)	B
464	164.1(4)	A
465	164.1(5)(a)	A
466	164.1(5)(b)	C
467	164.2(a)	C
468	164.2(b)	C
469	164.2(c)	C
470	164.2(d)	C
471	164.2(e)	C
472	164.2(f)	C
473	164.3(1)	C
474	164.3(2)	C
475	164.4(1)	C
476	164.4(2)(a)	C
477	164.4(2)(b)	C
478	164.4(3)	C
479	164.5(1)	C
480	164.5(2)	C
481	164.5(3)	C
482	164.5(4)	A
483	164.6	A
483.1	164.7(1)	A
483.2	164.7(2)	A

Colonne 1		Colonne 2
Article	Disposition	Type de violation
445	160(2)a)	D
446	160(2)b)	D
447	160(2)c)	D
448	161	D
449	162(1)a)	D
450	162(1)b)	D
451	162(2)	C
452	163	D
453	164	C
454	164.1(1)a)	B
455	164.1(1)b)	A
456	164.1(2)a)	B
457	164.1(2)b)	B
458	164.1(2)c)	B
459	164.1(2)d)	B
460	164.1(2)e)	B
461	164.1(3)a)	B
462	164.1(3)b)	B
463	164.1(3)c)	B
464	164.1(4)	A
465	164.1(5)a)	A
466	164.1(5)b)	C
467	164.2a)	C
468	164.2b)	C
469	164.2c)	C
470	164.2d)	C
471	164.2e)	C
472	164.2f)	C
473	164.3(1)	C
474	164.3(2)	C
475	164.4(1)	C
476	164.4(2)a)	C
477	164.4(2)b)	C
478	164.4(3)	C
479	164.5(1)	C
480	164.5(2)	C
481	164.5(3)	C
482	164.5(4)	A
483	164.6	A
483.1	164.7(1)	A
483.2	164.7(2)	A

9 Items 140 to 150 of Division 5 of Part 2 of Schedule 1 to the Regulations are replaced by the following:

Column 1		Column 2
Item	Provision	Violation Type
140	8.02(1)(a)	B
141	8.02(1)(b)	B
142	8.02(2)	B
143	8.03(1)	D
144	8.03(2)	D
145	8.04	D
146	8.05(1)(a)	D
147	8.05(1)(b)	D
148	8.05(2)	C
149	8.06	D
150	8.07	C
150.01	8.08(1)(a)	B
150.02	8.08(1)(b)	A
150.03	8.08(2)(a)	B
150.04	8.08(2)(b)	B
150.05	8.08(2)(c)	B
150.06	8.08(2)(d)	B
150.07	8.08(2)(e)	B
150.08	8.08(3)(a)	B
150.09	8.08(3)(b)	B
150.1	8.08(3)(c)	B
150.11	8.08(4)	A
150.12	8.08(5)(a)	A
150.13	8.08(5)(b)	C
150.14	8.09(a)	C
150.15	8.09(b)	C
150.16	8.09(c)	C
150.17	8.09(d)	C
150.18	8.09(e)	C
150.19	8.09(f)	C
150.2	8.1(1)	C
150.21	8.1(2)	C
150.22	8.11(1)	C
150.23	8.11(2)(a)	C
150.24	8.11(2)(b)	C
150.25	8.11(3)	C
150.26	8.12(1)	C

9 Les articles 140 à 150 de la section 5 de la partie 2 de l'annexe 1 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1		Colonne 2
Article	Disposition	Type de violation
140	8.02(1)a)	B
141	8.02(1)b)	B
142	8.02(2)	B
143	8.03(1)	D
144	8.03(2)	D
145	8.04	D
146	8.05(1)a)	D
147	8.05(1)b)	D
148	8.05(2)	C
149	8.06	D
150	8.07	C
150.01	8.08(1)a)	B
150.02	8.08(1)b)	A
150.03	8.08(2)a)	B
150.04	8.08(2)b)	B
150.05	8.08(2)c)	B
150.06	8.08(2)d)	B
150.07	8.08(2)e)	B
150.08	8.08(3)a)	B
150.09	8.08(3)b)	B
150.1	8.08(3)c)	B
150.11	8.08(4)	A
150.12	8.08(5)	A
150.13	8.08(5)b)	C
150.14	8.09a)	C
150.15	8.09b)	C
150.16	8.09c)	C
150.17	8.09d)	C
150.18	8.09e)	C
150.19	8.09f)	C
150.2	8.1(1)	C
150.21	8.1(2)	C
150.22	8.11(1)	C
150.23	8.11(2)a)	C
150.24	8.11(2)b)	C
150.25	8.11(3)	C
150.26	8.12(1)	C

Column 1		Column 2
Item	Provision	Violation Type
150.27	8.12(2)	C
150.28	8.12(3)	C
150.29	8.12(4)	A
150.3	8.13	A
150.31	8.14(1)	A
150.32	8.14(2)	A

10 Items 23 to 46 of Division 6 of Part 2 of Schedule 1 to the Regulations are replaced by the following:

Column 1		Column 2
Item	Provision	Violation Type
23	4.02(1)(a)	B
24	4.02(1)(b)	B
25	4.02(2)	B
26	4.03	D
27	4.04	D
28	4.05(1)(a)	D
29	4.05(1)(b)	D
30	4.05(2)	C
31	4.06	D
32	4.07	C
33	4.08(1)(a)	B
34	4.08(1)(b)	A
35	4.08(2)(a)	B
36	4.08(2)(b)	B
37	4.08(2)(c)	B
38	4.08(2)(d)	B
39	4.08(2)(e)	B
40	4.08(3)(a)	B
41	4.08(3)(b)	B
42	4.08(3)(c)	B
43	4.08(4)	A
44	4.08(5)(a)	A
45	4.08(5)(b)	C
46	4.09(a)	C
46.01	4.09(b)	C
46.02	4.09(c)	C
46.03	4.09(d)	C
46.04	4.09(e)	C

Colonne 1		Colonne 2
Article	Disposition	Type de violation
150.27	8.12(2)	C
150.28	8.12(3)	C
150.29	8.12(4)	A
150.3	8.13	A
150.31	8.14(1)	A
150.32	8.14(2)	A

10 Les articles 23 à 46 de la section 6 de la partie 2 de l'annexe 1 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Colonne 1		Colonne 2
Article	Disposition	Type de violation
23	4.02(1)(a)	B
24	4.02(1)(b)	B
25	4.02(2)	B
26	4.03	D
27	4.04	D
28	4.05(1)(a)	D
29	4.05(1)(b)	D
30	4.05(2)	C
31	4.06	D
32	4.07	C
33	4.08(1)(a)	B
34	4.08(1)(b)	A
35	4.08(2)(a)	B
36	4.08(2)(b)	B
37	4.08(2)(c)	B
38	4.08(2)(d)	B
39	4.08(2)(e)	B
40	4.08(3)(a)	B
41	4.08(3)(b)	B
42	4.08(3)(c)	B
43	4.08(4)	A
44	4.08(5)(a)	A
45	4.08(5)(b)	C
46	4.09(a)	C
46.01	4.09(b)	C
46.02	4.09(c)	C
46.03	4.09(d)	C
46.04	4.09(e)	C

Column 1			Colonne 1		
Provision		Violation Type	Disposition		Type de violation
46.05	4.09(f)	C	46.05	4.09f)	C
46.06	4.1(1)	C	46.06	4.1(1)	C
46.07	4.1(2)	C	46.07	4.1(2)	C
46.08	4.11(1)	C	46.08	4.11(1)	C
46.09	4.11(2)(a)	C	46.09	4.11(2)a)	C
46.1	4.11(2)(b)	C	46.1	4.11(2)b)	C
46.11	4.11(3)	C	46.11	4.11(3)	C
46.12	4.12(1)	C	46.12	4.12(1)	C
46.13	4.12(2)	C	46.13	4.12(2)	C
46.14	4.12(3)	C	46.14	4.12(3)	C
46.15	4.12(4)	A	46.15	4.12(4)	A
46.16	4.13	A	46.16	4.13	A
46.17	4.14(1)	A	46.17	4.14(1)	A
46.18	4.14(2)	A	46.18	4.14(2)	A

Coming into Force

11 These Regulations come into force one year after the day on which they are registered.

Entrée en vigueur

11 Le présent règlement entre en vigueur un an après la date de son enregistrement.

INDEX

COMMISSIONS

Canada Revenue Agency

Income Tax Act	
Revocation of registration of a charity [Audit, 101171627RR0001]	362
Revocation of registration of a charity [Audit, 857321517RR0001]	362
Revocation of registration of a charity [Audit, 872108964RR0001]	363
Revocation of registration of charities [Audit, 755004512RR0002]	363
Revocation of registration of charities [Voluntary, 100762723RR0001]	364

Canadian International Trade Tribunal

Expiry review RR-2025-001 — Notice of order Carbon steel screws	368
File PR-2025-079 — Notice of inquiry Online database information software/services	369
Inquiry NQ-2025-009 — Notice of commencement of inquiry Truck bodies	369
Interim review RD-2025-001 — Notice of order Photovoltaic modules and laminates	371
Preliminary injury inquiry PI-2025-008 — Notice of determination Forged grinding media	371

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

Administrative decisions	372
* Notice to interested parties	372
Part 1 applications	372

NAFTA Secretariat

Notice of decision Certain softwood lumber products from Canada	372
---	-----

Public Service Commission

Public Service Employment Act Permission granted (Coffin, Erin)	374
--	-----

GOVERNMENT NOTICES

Health, Dept. of

Cannabis Act Cannabis Fees Order: Increase to fees set out in sections 3, 4 and 5 (<i>Erratum</i>)	355
--	-----

Industry, Dept. of

Appointments	356
--------------------	-----

Privy Council Office

Appointment opportunities	359
---------------------------------	-----

GOVERNMENT NOTICES — *continued*

Public Safety and Emergency Preparedness, Dept. of

Criminal Code Designation as fingerprint examiner [Winnipeg Police Service]	358
---	-----

Transport, Dept. of

Canada Marine Act Montreal Port Authority — Supplementary letters patent	358
--	-----

Treasury Board Secretariat

Public Service Superannuation Regulations, Canadian Forces Superannuation Regulations, and Royal Canadian Mounted Police Superannuation Regulations Quarterly rates	360
---	-----

MISCELLANEOUS NOTICES

* 15391326 Canada Inc. Letters patent of continuance	375
Canadian Northern Shield Insurance Company, Trafalgar Insurance Company of Canada, and Unifund Assurance Company Certificate of continuance	375
Fiduciary Trust Company of Canada Reduction of stated capital	376
* Independence American Insurance Company Application to establish a Canadian branch	377

PARLIAMENT

Chief Electoral Officer, Office of the

Canada Elections Act Deregistration of a registered political party [section 415]	361
Determination of number of electors	361

House of Commons

* Filing applications for private bills (First Session, 45th Parliament)	361
---	-----

PROPOSED REGULATIONS

Canadian Heritage, Dept. of

Official Languages Act Official Languages Administrative Monetary Penalties Regulations (<i>Erratum</i>)	379
--	-----

* This notice was previously published.

PROPOSED REGULATIONS — continued	
Employment and Social Development, Dept. of, Dept. of Indigenous Services, Dept. of Natural Resources, and Dept. of Transport	
Canada Labour Code	
Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Canada Labour Code (Sound Levels)	500
Environment, Dept. of the	
Canada Wildlife Act, and Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Act	
Regulations Amending the Wildlife Area Regulations and the Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Regulations	382

PROPOSED REGULATIONS — continued	
Transport, Dept. of	
Arctic Waters Pollution Prevention Act, and Canada Shipping Act, 2001	
Regulations Amending the Arctic Shipping Safety and Pollution Prevention Regulations and the Administrative Monetary Penalties and Notices (CSA 2001) Regulations.....	407
Aeronautics Act	
Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part II)	433

INDEX

AVIS DIVERS

* 15391326 Canada Inc. Lettres patentes de prorogation.....	375
Bouclier du Nord Canadien, Compagnie d'Assurance (Le), Compagnie d'Assurance Trafalgar du Canada, et Unifund, Compagnie d'Assurance Certificat de prorogation.....	375
* Independence American Insurance Company Demande d'établissement d'une succursale canadienne.....	377
Société Fiduciary Trust du Canada (La) Réduction du capital déclaré.....	376

AVIS DU GOUVERNEMENT

Conseil privé, Bureau du Possibilités de nominations	359
Industrie, min. de l' Nominations	356
Santé, min. de la Loi sur le cannabis Arrêté sur les prix à payer à l'égard du cannabis : Augmentation des prix visés aux articles 3, 4 et 5 (<i>Erratum</i>)	355
Secrétariat du Conseil du Trésor Règlement sur la pension de la fonction publique, Règlement sur la pension de retraite des Forces canadiennes, et Règlement sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada Taux trimestriels.....	360
Sécurité publique et de la Protection civile, min. de la Code criminel Désignation à titre de préposé aux empreintes digitales [service de police de Winnipeg]	358
Transports, min. des Loi maritime du Canada Administration portuaire de Montréal — Lettres patentes supplémentaires	358

COMMISSIONS

Agence du revenu du Canada Loi de l'impôt sur le revenu Révocation de l'enregistrement d'un organisme de bienfaisance [vérification, 101171627RR0001].....	362
---	-----

COMMISSIONS (*suite*)

Agence du revenu du Canada Révocation de l'enregistrement d'un organisme de bienfaisance [vérification, 857321517RR0001]	362
Révocation de l'enregistrement d'un organisme de bienfaisance [vérification, 872108964RR0001]	363
Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance [vérification, 755004512RR0002]	363
Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance [volontaire, 100762723RR0001]	364
Commission de la fonction publique Loi sur l'emploi dans la fonction publique Permission accordée (Coffin, Erin)	374
Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes * Avis aux intéressés.....	372
Décisions administratives	372
Demandes de la partie 1	372
Secrétariat de l'ALENA Avis de décision Certains produits de bois d'œuvre résineux en provenance du Canada	372
Tribunal canadien du commerce extérieur Dossier PR-2025-079 — Avis d'enquête Services ou logiciel d'informations de base de données en ligne	369
Enquête NQ-2025-009 — Avis d'ouverture d'enquête Carrosseries de camions	369
Enquête préliminaire de dommage PI-2025-008 — Avis de décision Corps de broyage forgés	371
Réexamen intermédiaire RD-2025-001 — Avis d'ordonnance Modules et laminés photovoltaïques	371
Réexamen relatif à l'expiration RR-2025-001 — Avis d'ordonnance Vis en acier au carbone.....	368

PARLEMENT

Chambre des communes * Demandes introductives de projets de loi d'intérêt privé (Première session, 45 ^e législature)	361
---	-----

* Cet avis a déjà été publié.

PARLEMENT (suite)**Directeur général des élections, Bureau du**

Loi électorale du Canada

Établissement du nombre d'électeurs..... 361

Radiation d'un parti politique enregistré
[article 415] 361**RÈGLEMENTS PROJETÉS****Emploi et du Développement social, min.
de l', min. des Services aux Autochtones,
min. des Ressources naturelles, et min. des
Transports**

Code canadien du travail

Règlement modifiant certains règlements
pris en vertu du Code canadien du travail
(niveaux acoustiques) 500**Environnement, min. de l'**

Loi sur les espèces sauvages du Canada, et

Loi sur les pénalités administratives en matière
d'environnementRèglement modifiant le Règlement sur les
réserves d'espèces sauvages et le
Règlement sur les pénalités
administratives en matière
d'environnement 382**RÈGLEMENTS PROJETÉS (suite)****Patrimoine canadien, min. du**

Loi sur les langues officielles

Règlement sur les sanctions administratives
pécuniaires en matière de langues
officielles (*Erratum*) 379**Transports, min. des**

Loi sur l'aéronautique

Règlement modifiant le Règlement de
l'aviation canadien (partie II) 433Loi sur la prévention de la pollution des eaux
arctiques, et Loi de 2001 sur la marine marchande
du CanadaRèglement modifiant le Règlement sur la
sécurité de la navigation et la prévention
de la pollution dans l'Arctique et le
Règlement sur les sanctions
administratives pécuniaires et les avis
(LMMC 2001) 407