Vol. 154, No. 8

Canada Gazette
Part II

Vol. 154, nº 8

Gazette du Canada
Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, APRIL 15, 2020
Statutory Instruments 2020
SOR/2020-55 to 62
Pages 552 to 631

OTTAWA, LE MERCREDI 15 AVRIL 2020
Textes réglementaires 2020
DORS/2020-55 à 62
Pages 552 à 631

Notice to Readers

The *Canada Gazette*, Part II, is published under the authority of the *Statutory Instruments Act* on January 8, 2020, and at least every second Wednesday thereafter.

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

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

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

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

Avis au lecteur

La Partie II de la *Gazette du Canada* est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 8 janvier 2020, et au moins tous les deux mercredis par la suite.

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

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

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

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

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, 2020
Published by the Queen's Printer for Canada, 2020

ISSN 1494-6122

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, 2020
Publié par l'imprimeur de la Reine pour le Canada, 2020

Registration
SOR/2020-55 March 20, 2020

IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT

P.C. 2020-160 March 20, 2020

Whereas, pursuant to subsection 5(2)[a] of the *Immigration and Refugee Protection Act*[b], the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness has caused a copy of the proposed *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations*, substantially in the annexed form, to be laid before each House of Parliament;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, pursuant to subsection 5(1) and sections 26[c], 53[d] and 150 of the *Immigration and Refugee Protection Act*[b], makes the annexed *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations*.

Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations

Amendments

1 Paragraph (a) of the definition *port of entry* in section 2 of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*[1] is repealed.

2 Section 26 of the Regulations is amended by striking out "and" at the end of paragraph (c) and by adding the following after paragraph (d):

(e) the operational capacity of the Canada Border Services Agency; and

(f) any order or regulation made by the Governor in Council under the *Emergencies Act* or the *Quarantine Act* that prohibits the entry of certain persons into Canada.

[a] S.C. 2008, c. 3, s. 2
[b] S.C. 2001, c. 27
[c] S.C. 2017, c. 11, s. 6
[d] S.C. 2013, c. 16, s. 21
[1] SOR/2002-227

Enregistrement
DORS/2020-55 Le 20 mars 2020

LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

C.P. 2020-160 Le 20 mars 2020

Attendu que le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, conformément au paragraphe 5(2)[a] de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*[b], a fait déposer le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*, conforme en substance au texte ci-après, devant chaque chambre du Parlement,

À ces causes, sur recommandation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et en vertu du paragraphe 5(1), des articles 26[c], 53[d] et 150 de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*[b], Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés

Modifications

1 L'alinéa a) de la définition de *point d'entrée*, à l'article 2 du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*[1], est abrogé.

2 L'article 26 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

e) la capacité opérationnelle de l'Agence des services frontaliers du Canada;

f) tout décret ou tout règlement pris par le gouverneur en conseil en vertu de la *Loi sur les mesures d'urgence* ou de la *Loi sur la mise en quarantaine* qui interdit l'entrée de certaines personnes au Canada.

[a] L.C. 2008, ch. 3, art. 2
[b] L.C. 2001, ch. 27
[c] L.C. 2017, ch. 11, art. 6
[d] L.C. 2013, ch. 16, art. 21
[1] DORS/2002-227

3 The Regulations are amended by adding the following after section 26:

Services at port of entry

26.1 The Minister may, on the basis of the factors set out in section 26, specify whether the services provided at a port of entry include the following:

(a) the collection of biometric information under section 12.3;

(b) the reception of a permanent resident visa that a foreign national presents, under section 71.1, in order to become a permanent resident;

(c) the reception of an application for an extension of an authorization to remain in Canada as a temporary resident under section 181;

(d) the reception of an application for the restoration of temporary resident status under section 182;

(e) the reception of an application for a work permit under subsection 198(1);

(f) the reception of an application for the renewal of a work permit under section 201;

(g) the reception of an application for a study permit under section 214; and

(h) the reception of an application for the renewal of a study permit under section 217.

4 Section 41 of the Regulations is amended by striking out "or" at the end of paragraph (b), by adding "or" at the end of paragraph (c) and by adding the following after paragraph (c):

(d) the foreign national is prohibited from entering Canada by an order or regulation made by the Governor in Council under the *Emergencies Act* or the *Quarantine Act*.

5 (1) Section 228 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):

Direct back

(1.1) For the purposes of subsection 44(2) of the Act, and subject to subsection (4), if a foreign national is the subject of a report and the following circumstances apply, the report shall not be referred to the Immigration Division and the removal order made shall be an exclusion order:

(a) an officer directed the foreign national to return temporarily to the United States under section 41; and

3 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 26, de ce qui suit :

Services à un point d'entrée

26.1 Le ministre peut, en se fondant sur les facteurs énumérés à l'article 26, préciser si les services ci-après sont offerts à un point d'entrée :

a) la collecte de renseignements biométriques visée à l'article 12.3;

b) la réception du visa de résident permanent présenté par un étranger au titre de l'article 71.1 pour devenir résident permanent;

c) la réception de la demande de prolongation de l'autorisation de séjourner à titre de résident temporaire visée à l'article 181;

d) la réception de la demande de rétablissement du statut de résident temporaire visée à l'article 182;

e) la réception de la demande de permis de travail visée au paragraphe 198(1);

f) la réception de la demande de renouvellement du permis de travail visée à l'article 201;

g) la réception de la demande de permis d'études visée à l'article 214;

h) la réception de la demande de renouvellement du permis d'études visée à l'article 217.

4 L'article 41 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa c), de ce qui suit :

d) il est interdit à l'étranger d'entrer au Canada au titre d'un décret ou d'un règlement pris par le gouverneur en conseil en vertu de la *Loi sur les mesures d'urgence* ou de la *Loi sur la mise en quarantaine*.

5 (1) L'article 228 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

Retour temporaire

(1.1) Pour l'application du paragraphe 44(2) de la Loi, mais sous réserve du paragraphe (4), si l'étranger est visé par un rapport et que les circonstances ci-après s'appliquent, l'affaire n'est pas déférée à la Section de l'immigration et la mesure de renvoi à prendre est la mesure d'exclusion :

a) un agent a ordonné à l'étranger de retourner temporairement aux États-Unis au titre de l'article 41;

(b) the foreign national is inadmissible under paragraph 41(a) of the Act for failing to establish that they will leave Canada by the end of the period authorized for their stay.

(2) The portion of subsection 228(4) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Reports in respect of certain foreign nationals

(4) For the purposes of subsections (1) and (1.1), a report in respect of a foreign national does not include a report in respect of a foreign national who

6 Section 258.1 of the Regulations is amended by striking out "and" at the end of paragraph (a), by adding "and" at the end of paragraph (b) and by adding the following after paragraph (b):

(c) any foreign national who is prohibited from entering Canada by an order or regulation made by the Governor in Council under the *Emergencies Act* or the *Quarantine Act*.

7 Schedule 1 to the Regulations is repealed.

Coming into Force

8 These Regulations come into force at 00:00:01 a.m. Eastern daylight time on March 21, 2020.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Issues

The Canada Border Services Agency (CBSA) does not have authority to deny entry to persons who are prohibited from entering Canada pursuant to an order or regulation made by the Governor in Council under either the *Emergencies Act* or the *Quarantine Act*. Urgent amendments to the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (IRPR) are necessary to implement any decision to restrict entry to Canada under these statutes and to ensure that the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness and the CBSA have the necessary authorities to ensure the ongoing integrity of our borders in the economic interests of Canada and the health and safety of Canadians.

b) l'étranger est interdit de territoire au titre de l'article 41 de la Loi pour manquement à l'obligation de prouver qu'il aura quitté le Canada à la fin de la période de séjour autorisée.

(2) Le passage du paragraphe 228(4) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Affaire à l'égard de certains étrangers

(4) Pour l'application des paragraphes (1) et (1.1), l'affaire ne vise pas l'affaire à l'égard d'un étranger qui :

6 L'article 258.1 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa b), de ce qui suit :

c) l'étranger faisant l'objet d'une interdiction d'entrée au Canada au titre d'un décret ou d'un règlement pris par le gouverneur en conseil en vertu de la *Loi sur les mesures d'urgence* ou de la *Loi sur la mise en quarantaine*.

7 L'annexe 1 du même règlement est abrogée.

Entrée en vigueur

8 Le présent règlement entre en vigueur à 0 h 0 min 1 s, heure avancée de l'Est, le 21 mars 2020.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) n'a pas le pouvoir de refuser l'entrée aux personnes qui sont interdites de territoire au Canada conformément à un décret ou un règlement pris par le gouverneur en conseil en vertu de la *Loi sur les mesures d'urgence* ou de la *Loi sur la mise en quarantaine*. Des modifications urgentes au *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (RIPR) sont nécessaires pour mettre en œuvre toute décision visant à limiter l'entrée au Canada en vertu de ces lois et pour que le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et l'ASFC aient les pouvoirs nécessaires pour assurer, de manière continue, l'intégrité de nos frontières conformément aux intérêts économiques du Canada et en assurant la santé et la sécurité des Canadiens.

Background

On March 18, 2020, the Governments of Canada and the United States announced that both countries would be suspending non-essential travel along the Canada-U.S. border in response to the spread of the coronavirus disease (COVID-19).

To achieve this policy objective, the Governor in Council may prohibit the entry to Canada by certain persons in all modes (i.e. air, land, rail and marine). Orders or regulations prohibiting the entry of persons to Canada may be made by the Governor in Council either pursuant to the *Emergencies Act*, or the *Quarantine Act*. In either case, these statutes do not provide the CBSA with authority to deny entry to Canada by persons who may be prohibited from entering the country; rather, those statutes provide only for criminal enforcement with respect to these cases whereby a contravention on the prohibition to enter could result in a fine or term of imprisonment or both. These enforcement actions are insufficient to achieve the Government of Canada's policy intention with respect to targeted prohibitions on entry by certain persons who may pose a health and safety risk to Canada.

Objective

The objective of these amendments is to help support the Government of Canada's response to the COVID-19 pandemic.

Description

Despite any prohibition on entry that may be included in an order or regulation made by the Governor in Council in either the *Quarantine Act* or the *Emergencies Act*, the CBSA does not have the ability to deny entry to Canada of a prohibited person on that basis.

Amendments to the IRPR are needed to provide the CBSA with authorities that are necessary to operationalize the prohibitions. For example, authorizing the CBSA to temporarily direct a prohibited foreign national seeking entry from the United States back to that country, and issue a removal order in the event of non-compliance with the direction. The amendments would also require that prohibited foreign nationals not be carried to Canada by commercial transportation companies.

To the extent that these amendments will prevent prohibited persons from boarding commercial transportation destined to Canada, they align with the well-established strategy of "pushing the border out" by reducing the likelihood that prohibited persons will physically arrive at Canadian borders. Furthermore, the amendments establish a

Contexte

Le 18 mars 2020, les gouvernements du Canada et des États-Unis ont annoncé que les deux pays vont suspendre les voyages non essentiels à travers la frontière canado-américaine afin de limiter la propagation de la maladie à coronavirus (COVID-19).

Pour mettre en œuvre cet objectif de politique, le gouverneur en conseil peut interdire l'entrée de certaines personnes au Canada dans tous les modes de transport (aérien, terrestre, ferroviaire et maritime). Des décrets ou des règlements interdisant l'entrée des personnes au Canada peuvent être pris par le gouverneur en conseil soit en vertu de la *Loi sur les mesures d'urgence*, soit en vertu de la *Loi sur la mise en quarantaine*. Dans les deux cas, ces lois ne donnent pas le pouvoir à l'ASFC de refuser l'entrée au Canada aux personnes visées par l'interdiction d'entrer dans le pays. Ces lois prévoient plutôt des conséquences pénales dans des cas visés, en vertu desquelles une contravention à l'interdiction d'entrer pourrait entraîner une amende ou une peine d'emprisonnement ou les deux. Toutefois, ces mesures d'exécution de la loi ne sont pas suffisantes pour atteindre l'objectif stratégique du gouvernement du Canada concernant des interdictions ciblées limitant l'entrée de personnes qui peuvent poser un risque pour la santé et la sécurité du Canada.

Objectif

L'objectif visé par ces modifications est d'appuyer la réponse du gouvernement du Canada à la pandémie COVID-19.

Description

Les interdictions d'entrée qui peuvent faire partie d'un décret ou d'un règlement pris par le gouverneur en conseil en vertu de la *Loi sur la mise en quarantaine* ou la *Loi sur les mesures d'urgence* ne donnent pas à l'ASFC le pouvoir d'interdire l'entrée au Canada à une personne visée par décret ou règlement.

Des modifications au RIPR sont nécessaires pour donner à l'ASFC le pouvoir nécessaire afin de mettre en œuvre les interdictions applicables, par exemple en donnant à l'ASFC le pouvoir d'ordonner à un étranger de retourner aux États-Unis et de prendre une mesure de renvoi en cas de non-respect de l'ordre. Ces modifications exigent aussi que les ressortissants étrangers ne soient pas amenés au Canada par des transporteurs commerciaux.

Dans la mesure où ces modifications permettront d'empêcher les individus interdits de monter à bord d'un transporteur commercial à destination vers le Canada, elles s'inscrivent dans la stratégie bien établie de « repousser la frontière » en réduisant la probabilité que ces individus arrivent à la frontière canadienne en personne. De plus,

mandatory direct back to the United States for prohibited foreign nationals, which will provide a balanced and compassionate approach to the current public health situation. This is because it does not immediately require the issuance of a removal order against a prohibited person. Nevertheless, should there be some individuals who chose not to comply with the direction to return to the United States, the amendments would also authorize the CBSA to be able to issue a removal order at a port of entry, so that the CBSA may immediately remove the prohibited individual if necessary, in accordance with existing practices and procedures.

Moreover, additional regulatory amendments are necessary to ensure that border integrity can be maintained in evolving circumstances. The amendments provide the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness with the authority to designate all ports of entry, and to specify which types of services may be provided at ports of entry. These amendments are necessary to ensure the border can continue to be effectively managed while taking the operational capacity of the CBSA and the impact of any order issued under the *Emergencies Act* or the *Quarantine Act* into account.

Regulatory development

Consultation

No consultations with the public or stakeholders, nor prepublication, have taken place with respect to the regulatory amendments given the need for an urgent Government of Canada response to COVID-19. However, the amendments were tabled in both houses of Parliament as required by the *Immigration and Refugee Protection Act*.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

There are no known impacts to modern treaty obligations. No consultations were undertaken, including with Indigenous communities, due to the urgent nature of the issue these amendments help to address. The scope of any prohibitions on entry would be defined through an order or regulation made under the *Quarantine Act* or *Emergencies Act*, as the case may be.

Instrument choice

Non-regulatory options are insufficient to create the authorities necessary to implement prohibitions on entry under either the *Emergencies Act* or the *Quarantine Act* and to provide the necessary flexibilities with respect to the designation of ports of entry. Urgent regulatory amendments to the IRPR are required to achieve the

les modifications obligent le retour temporaire aux États-Unis des étrangers visés par une interdiction, ce qui représente une approche équilibrée et humanitaire face à la situation actuelle qui touche la santé publique. Il en est ainsi parce qu'une mesure de renvoi contre l'individu visé n'est pas requise immédiatement. Néanmoins, si un individu ne respecte pas l'ordre de retour temporaire aux États-Unis, les modifications autoriseraient l'ASFC à prendre une mesure de renvoi au point d'entrée et d'exécuter le renvoi d'individu interdit conformément aux pratiques et aux procédures existantes, le cas échéant.

De plus, des modifications réglementaires additionnelles sont nécessaires afin de maintenir l'intégrité de la frontière dans des circonstances en évolution. Les modifications autorisent le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile à désigner tous les points d'entrée, et à préciser quels types de services peuvent y être fournis. Ces modifications sont nécessaires pour continuer de gérer la frontière effectivement en tenant compte de la capacité opérationnelle de l'ASFC et de l'incidence de tout décret pris en vertu de *Loi sur les mesures d'urgence* ou de la *Loi sur la mise en quarantaine*.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Aucune consultation avec le public ou des intervenants, ni publication préalable, n'ont eu lieu quant aux modifications réglementaires compte tenu de la situation d'urgence nécessitant une réponse du gouvernement du Canada à la COVID-19. Toutefois, les modifications ont été déposées dans les deux chambres du Parlement comme l'exige la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Il n'y a aucune incidence connue sur les obligations prévues par les traités. Aucune consultation n'a été entreprise, y compris des consultations auprès des collectivités autochtones, compte tenu de la nature urgente du problème que ces modifications visent à rectifier. La portée des interdictions sur l'entrée serait définie par un décret ou un règlement pris en vertu de la *Loi sur la mise en quarantaine* ou de la *Loi sur les mesures d'urgence*, selon le cas.

Choix de l'instrument

Les options non réglementaires sont insuffisantes pour donner les pouvoirs nécessaires à la mise en œuvre des interdictions d'entrée en vertu de la *Loi sur les mesures d'urgence* ou de la *Loi sur la mise en quarantaine* et pour assurer une marge de manœuvre nécessaire concernant la désignation des points d'entrée. Des modifications

Government of Canada's policy objective with respect to implementing any prohibitions on entry.

réglementaires urgentes au RIPR sont nécessaires pour atteindre l'objectif stratégique du gouvernement du Canada concernant la mise en œuvre des interdictions d'entrée au Canada.

Regulatory analysis

Benefits and costs

At this time, no incremental costs to the CBSA are expected as a result of these regulatory amendments. Governor in Council orders under the *Quarantine Act* or *Emergencies Act* prohibiting entry to Canada are exceptional measures, which will disrupt the regular flow of travel. This may cause unforeseen pressures at certain ports of entry which may strain the CBSA's operational capacity while concurrently reducing resource requirements in other locations. Accordingly, the amendments provide the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness with the authority to designate ports of entry and the services that may be provided there, in order to be able to reallocate resources between ports of entry, if and as needed, in order to effectively respond to the prohibitions within existing resources.

Small business lens

The small business lens does not apply to these regulatory amendments, as they would not result in costs for small businesses.

One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply to these regulatory amendments, as there is no change in administrative costs to business.

Regulatory cooperation and alignment

The amendments do not have a regulatory cooperation component. Any coordination with the United States on the prohibitions to be applied in the current context would be made in establishing any order or regulation made under the *Quarantine Act* or *Emergencies Act*, as the case may be.

Strategic environmental assessment

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that the amendments would not have a positive or negative environmental impact; therefore, a strategic environmental assessment is not required.

Analyse de la réglementation

Coûts et avantages

À l'heure actuelle, aucun coût supplémentaire à l'ASFC n'est attendu suite à ces modifications réglementaires. Les décrets du gouverneur en conseil en vertu de la *Loi sur la mise en quarantaine* et de la *Loi sur les mesures d'urgence* interdisant l'entrée au Canada sont des mesures extraordinaires qui perturberont le flux normal des voyages. Cela peut causer des pressions imprévues à certains points d'entrée, avec la possibilité que la capacité opérationnelle de l'ASFC soit mise à l'épreuve, tout en réduisant les besoins en ressources à d'autres endroits. Par conséquent, les modifications autoriseront le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile à désigner des points d'entrée ainsi que les services qui peuvent y être offerts pour être en mesure de réaffecter des ressources entre les points d'entrée, au besoin, afin de répondre effectivement aux interdictions par décret avec les ressources disponibles.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à ces modifications réglementaires, puisqu'elles n'entraîneraient pas de coûts pour les petites entreprises.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à ces modifications réglementaires, car il n'y a pas de changement des coûts administratifs aux entreprises.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Les modifications n'ont pas de volet de coopération en matière de réglementation. Toute coordination avec les États-Unis concernant l'application des interdictions dans le contexte actuel serait effectuée durant la prise d'un décret ou d'un règlement en vertu de la *Loi sur la mise en quarantaine* ou de la *Loi sur les mesures d'urgence*, selon le cas.

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a conclu que les modifications n'auraient pas d'impact environnemental positif ou négatif; par conséquent, une évaluation environnementale stratégique n'est pas requise.

Gender-based analysis plus

No gender-based analysis plus (GBA+) impacts have been identified for this proposal.

Implementation and compliance and enforcement

Implementation

The regulatory amendments will come into force on the day on which they are registered. The CBSA will update operational policies to provide guidance for officers on how to implement the regulatory amendments. With respect to the designation of ports of entry, the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness has signed a designation instrument to maintain all existing ports of entry and services as they existed prior to the coming into force of these regulatory amendments. The designation of ports of entry and their services may change in the future to meet operational requirements.

Compliance and enforcement

The regulatory amendments support a temporary prohibition made by an order or regulation pursuant to either the *Emergencies Act* or the *Quarantine Act*. Unless a person is non-compliant with a direction to return to the United States made under the Regulations, those prohibited entry may return to the border to seek entry after the travel prohibitions have been lifted. Should a person be non-compliant with the direction to return to the United States, they may be found inadmissible to Canada and issued a removal order at the port of entry in accordance with existing processes. The amendments do not impact any of the currently available recourse mechanisms with respect to immigration enforcement.

Contact

Richard St Marseille
Director
Strategic Policy Branch
Canada Border Services Agency
Email: IEPU-UPELI@cbsa-asfc.gc.ca

Analyse comparative entre les sexes plus

Aucune répercussion liée à l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été cernée pour cette proposition.

Mise en œuvre et conformité et application

Mise en œuvre

Les modifications réglementaires entreront en vigueur le jour où elles sont inscrites. L'ASFC mettra à jour les politiques opérationnelles pour guider les agents dans la mise en œuvre des modifications réglementaires. En ce qui a trait à la désignation des points d'entrée, le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile a signé un instrument de désignation afin de maintenir tous les points d'entrée et de services offerts qui existaient avant l'entrée en vigueur de ces modifications réglementaires. La désignation des points d'entrée et des services qui y sont offerts peut changer dans l'avenir, compte tenu des exigences opérationnelles.

Conformité et application

Les modifications réglementaires appuient une interdiction temporaire prise par un décret ou un règlement en vertu de la *Loi sur les mesures d'urgence* ou de la *Loi sur la mise en quarantaine*. À moins qu'une personne ne se conforme pas à une directive de retourner aux États-Unis en vertu du Règlement, ceux qui sont assujettis à l'interdiction de territoire pourront retourner à la frontière une fois que l'interdiction de voyager sera levée. Si une personne ne se conforme pas à la directive de retourner aux États-Unis, elle peut être interdite de territoire au Canada et une mesure de renvoi peut être prise à son endroit au point d'entrée, conformément au processus existant. Les modifications n'ont pas d'incidence sur les mécanismes de recours disponibles actuellement en ce qui concerne l'application de la loi en matière d'immigration.

Personne-ressource

Richard St Marseille
Directeur
Direction générale de la politique stratégique
Agence des services frontaliers du Canada
Courriel : IEPU-UPELI@cbsa-asfc.gc.ca

Registration
SOR/2020-56 March 25, 2020

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Whereas the Governor in Council has, by the *Canadian Hatching Egg Producers Proclamation*[a], established the Canadian Hatching Egg Producers ("the Agency") pursuant to subsection 16(1)[b] of the *Farm Products Agencies Act*[c];

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

Whereas the proposed *Order Amending the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Levies Order and Repealing the Order Amending the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Levies Order* is an order of a class to which paragraph 7(1)(d)[d] of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*[e], and has been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

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

Therefore, the Canadian Hatching Egg Producers, pursuant to paragraphs 22(1)(f) and (g)[f] of the *Farm Products Agencies Act*[c] and section 8 of the schedule to the *Canadian Hatching Egg Producers Proclamation*[a], makes the annexed *Order Amending the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Levies Order and Repealing the Order Amending the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Levies Order*

Ottawa, March 16, 2020

[a] SOR/87-40; SOR/2007-196 (Sch., s. 1)
[b] S.C. 2015, c. 3, s. 85
[c] R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2
[d] S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)
[e] C.R.C., c. 648
[f] S.C. 2015, c. 3, s. 88

Enregistrement
DORS/2020-56 Le 25 mars 2020

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)[a] de la *Loi sur les offices des produits agricoles*[b], le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant Les Producteurs d'œufs d'incubation du Canada*[c], créé l'office appelé Les Producteurs d'œufs d'incubation du Canada;

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

Attendu que le projet d'ordonnance intitulé *Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada et abrogeant l'Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada* relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)d)[d] de cette loi, conformément à l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*[e], et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 22(1)f) de cette loi;

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

À ces causes, en vertu des alinéas 22(1)f) et g)[f] de la *Loi sur les offices des produits agricoles*[b] et de l'article 8 de l'annexe de la *Proclamation visant Les Producteurs d'œufs d'incubation du Canada*[c], Les Producteurs d'œufs d'incubation du Canada prennent l'*Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada et abrogeant l'Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada*, ci-après.

Ottawa, le 16 mars 2020

[a] L.C. 2015, ch. 3, art. 85
[b] L.R., ch. F-4; L.C. 1993, ch. 3, art. 2
[c] DORS/87-40; DORS/2007-196, ann., art. 1
[d] L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)
[e] C.R.C., ch. 648
[f] L.C. 2015, ch. 3, art. 88

Order Amending the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Levies Order and Repealing the Order Amending the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Levies Order

Amendments

1 (1) Paragraph 2(1)(c) of the *Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Levies Order*[1] is replaced by the following:

(c) in the Province of Manitoba, $0.010370;

(2) Subsections 2(2) and (3) of the Order are replaced by the following:

(2) A levy is imposed on a producer, dealer or hatchery operator in a non-signatory province of $0.013221 per broiler hatching egg produced in any non-signatory province and marketed by that producer, dealer or hatchery operator in interprovincial trade into a signatory province.

(3) Subsections (1) and (2) cease to have effect on June 23, 2021.

Repeal

2 The *Order Amending the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Levies Order*[2] is repealed.

Coming into Force

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

EXPLANATORY NOTE

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

The amendments set the levies imposed on producers in Manitoba for broiler hatching eggs marketed by those producers in interprovincial or export trade. They also set the levy on producers, dealers and hatchery operators in

[1] SOR/2000-92
[2] SOR/2020–32

Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada et abrogeant l'Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada

Modifications

1 (1) L'alinéa 2(1)c) de l'*Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada*[1] est remplacé par ce qui suit :

c) dans la province du Manitoba, 0,010370 $;

(2) Les paragraphes 2(2) et (3) de la même ordonnance sont remplacés par ce qui suit :

(2) Tout producteur, négociant ou couvoirier d'une province non signataire paie une redevance de 0,013221 $ pour chaque œuf d'incubation de poulet de chair produit dans une province non signataire qu'il commercialise sur le marché interprovincial à destination d'une province signataire.

(3) Les paragraphes (1) et (2) cessent d'avoir effet le 23 juin 2021.

Abrogation

2 L'*Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada*[2] est abrogée.

Entrée en vigueur

3 La présente ordonnance entre en vigueur à la date de son enregistrement.

NOTE EXPLICATIVE

(*La présente note ne fait pas partie de l'Ordonnance.*)

Les modifications visent à fixer la redevance à payer par tout producteur du Manitoba pour les œufs d'incubation de poulet de chair qu'il commercialise sur le marché interprovincial ou d'exportation. Elles visent également à

[1] DORS/2000-92
[2] DORS/2020–32

non-signatory provinces for broiler hatching eggs marketed in interprovincial trade into signatory provinces and replace subsection 2(2) of the Order.

établir la redevance à payer par tout producteur, négociant ou couvoirier d'une province non signataire pour les œufs d'incubation de poulet de chair qui sont commercialisés sur le marché interprovincial à destination d'une province signataire, et remplacent le paragraphe 2(2) de cette même ordonnance.

Registration
SOR/2020-57 March 25, 2020

PILOTAGE ACT

P.C. 2020-163 March 24, 2020

RESOLUTION

Whereas the Atlantic Pilotage Authority, pursuant to subsection 34(1)[a] of the *Pilotage Act*[b], published a copy of the proposed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*, substantially in the annexed form, in the *Canada Gazette*, Part I, on December 14, 2019;

Therefore, the Atlantic Pilotage Authority, pursuant to subsection 33(1) of the *Pilotage Act*[b], makes the annexed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*.

Halifax, February 20, 2020

Captain Sean Griffiths
Chief Executive Officer
Atlantic Pilotage Authority

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 33(1) of the *Pilotage Act*[b], approves the annexed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*, made by the Atlantic Pilotage Authority.

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996

Amendments

1 (1) Subsection 14(5) of the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*[1] is amended by striking out "and" at the end of paragraph (c), by adding "and" at the end of paragraph (d) and by adding the following after paragraph (d):

(e) Restigouche, New Brunswick, at any time during the year.

[a] S.C. 1998, c. 10, s. 150
[b] R.S., c. P-14
[1] SOR/95-586

Enregistrement
DORS/2020-57 Le 25 mars 2020

LOI SUR LE PILOTAGE

C.P. 2020-163 Le 24 mars 2020

RÉSOLUTION

Attendu que, conformément au paragraphe 34(1)[a] de la *Loi sur le pilotage*[b], l'Administration de pilotage de l'Atlantique a publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 14 décembre 2019, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*, conforme en substance au texte ci-après,

À ces causes, en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*[b], l'Administration de pilotage de l'Atlantique prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*, ci-après.

Halifax, le 20 février 2020

Le premier dirigeant de l'Administration de pilotage de l'Atlantique
Capitaine Sean Griffiths

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*[b], Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*, ci-après, pris par l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996

Modifications

1 (1) Le paragraphe 14(5) du *Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*[1] est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

e) Restigouche (Nouveau-Brunswick), à tout moment pendant l'année.

[a] L.C. 1998, ch. 10, art. 150
[b] L.R., ch. P-14
[1] DORS/95-586

(2) Subsection 14(6) of the Regulations is amended by striking out "and" at the end of paragraph (c), by adding "and" at the end of paragraph (d) and by adding the following after paragraph (d):

(e) Restigouche, New Brunswick, at any time during the year.

2 The portion of subsection 23(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

23 (1) When a pilot is transported to an area other than the one for which pilotage service is requested, a charge is payable as follows for the period commencing when the pilot begins to travel to the area for which pilotage service is requested and ending when the pilot begins to perform pilotage duties:

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

	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Minimum Charge ($)	Unit Charge ($/pilotage unit)	Basic Charge ($)
1	1,836.00	6.18	554.00

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

	Column 2
Item	Minimum Charge ($)
2	2,000.00

(2) The portion of item 2 of Schedule 2 to the Regulations in column 4 is replaced by the following:

	Column 4
Item	Basic Charge ($)
2	1,000.00

5 The portion of items 3 to 9 of Schedule 2 to the Regulations in columns 2 to 4 is replaced by the following:

	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Minimum Charge ($)	Unit Charge ($/pilotage unit)	Basic Charge ($)
3	2,594.00	13.30	1,264.00
4	2,377.00	7.52	767.00

(2) Le paragraphe 14(6) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

e) Restigouche (Nouveau-Brunswick), à tout moment pendant l'année.

2 Le passage du paragraphe 23(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

23 (1) Lorsque le pilote est transporté vers une zone autre que celle pour laquelle ses services ont été demandés, les droits à payer pour la période commençant au début du transport et se terminant au moment où il commence à exercer ses fonctions de pilote dans la zone pour laquelle ses services ont été demandés sont les suivants :

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

	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Droit minimum ($)	Droit unitaire ($/unité de pilotage)	Droit forfaitaire ($)
1	1 836,00	6,18	554,00

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

	Colonne 2
Article	Droit minimum ($)
2	2 000,00

(2) Le passage de l'article 2 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans la colonne 4 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 4
Article	Droit forfaitaire ($)
2	1 000,00

5 Le passage des articles 3 à 9 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans les colonnes 2 à 4 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Droit minimum ($)	Droit unitaire ($/unité de pilotage)	Droit forfaitaire ($)
3	2 594,00	13,30	1 264,00
4	2 377,00	7,52	767,00

Item	Column 2 Minimum Charge ($)	Column 3 Unit Charge ($/pilotage unit)	Column 4 Basic Charge ($)
5	2,622.00	11.20	1,311.00
6	3,298.00	5.81	2,488.00
7	2,377.00	7.52	767.00
8	2,305.00	11.83	1,123.00
9	2,560.00	7.44	1,247.00

6 The portion of item 11 of Schedule 2 to the Regulations in columns 2 to 4 is replaced by the following:

Item	Column 2 Minimum Charge ($)	Column 3 Unit Charge ($/pilotage unit)	Column 4 Basic Charge ($)
11	1,760.00	4.74	1,284.00

7 (1) The portion of item 12 of Schedule 2 to the Regulations in columns 2 to 4 is replaced by the following:

Item	Column 2 Minimum Charge ($)	Column 3 Unit Charge ($/pilotage unit)	Column 4 Basic Charge ($)
12	1,682.00	2.95	756.00

(2) The portion of item 12 of Schedule 2 to the Regulations in column 6 is replaced by the following:

Item	Column 6 Budgeted Fuel Consumption (litres)
12	140

8 The portion of item 1 of Schedule 3 to the Regulations in columns 4 and 5 is replaced by the following:

Item	Column 4 Unit Charge ($/pilotage unit)	Column 5 Basic Charge ($)
1	6.18	554.00

Article	Colonne 2 Droit minimum ($)	Colonne 3 Droit unitaire ($/unité de pilotage)	Colonne 4 Droit forfaitaire ($)
5	2 622,00	11,20	1 311,00
6	3 298,00	5,81	2 488,00
7	2 377,00	7,52	767,00
8	2 305,00	11,83	1 123,00
9	2 560,00	7,44	1 247,00

6 Le passage de l'article 11 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans les colonnes 2 à 4 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 2 Droit minimum ($)	Colonne 3 Droit unitaire ($/unité de pilotage)	Colonne 4 Droit forfaitaire ($)
11	1 760,00	4,74	1 284,00

7 (1) Le passage de l'article 12 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans les colonnes 2 à 4 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 2 Droit minimum ($)	Colonne 3 Droit unitaire ($/unité de pilotage)	Colonne 4 Droit forfaitaire ($)
12	1 682,00	2,95	756,00

(2) Le passage de l'article 12 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans la colonne 6 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 6 Consommation de carburant budgétisée (litres)
12	140

8 Le passage de l'article 1 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans les colonnes 4 et 5 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 4 Droit unitaire ($/unité de pilotage)	Colonne 5 Droit forfaitaire ($)
1	6,18	554,00

9 The portion of item 2 of Schedule 3 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

	Column 5
Item	**Basic Charge ($)**
2	1,000.00

10 The portion of items 3 to 9 of Schedule 3 to the Regulations in columns 4 and 5 is replaced by the following:

	Column 4	Column 5
Item	**Unit Charge ($/pilotage unit)**	**Basic Charge ($)**
3	13.30	1,264.00
4	7.52	767.00
5	11.20	1,311.00
6	5.81	2,488.00
7	7.52	767.00
8	11.83	1,123.00
9	7.44	1,247.00

11 The portion of item 11 of Schedule 3 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

	Column 3
Item	**Flat Charge, Pilot Boat Used ($)**
11	2,041.00

12 (1) The portion of item 12 of Schedule 3 to the Regulations in columns 4 and 5 is replaced by the following:

	Column 4	Column 5
Item	**Unit Charge ($/pilotage unit)**	**Basic Charge ($)**
12	2.95	756.00

(2) The portion of item 12 of Schedule 3 to the Regulations in column 6 is replaced by the following:

	Column 6
Item	**Budgeted Fuel Consumption (litres)**
12	140

9 Le passage de l'article 2 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 5 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 5
Article	**Droit forfaitaire ($)**
2	1 000,00

10 Le passage des articles 3 à 9 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans les colonnes 4 et 5 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 4	Colonne 5
Article	**Droit unitaire ($/unité de pilotage)**	**Droit forfaitaire ($)**
3	13,30	1 264,00
4	7,52	767,00
5	11,20	1 311,00
6	5,81	2 488,00
7	7,52	767,00
8	11,83	1 123,00
9	7,44	1 247,00

11 Le passage de l'article 11 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 3
Article	**Droit fixe avec bateau-pilote ($)**
11	2 041,00

12 (1) Le passage de l'article 12 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans les colonnes 4 et 5 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 4	Colonne 5
Article	**Droit unitaire ($/unité de pilotage)**	**Droit forfaitaire ($)**
12	2,95	756,00

(2) Le passage de l'article 12 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 6 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 6
Article	**Consommation de carburant budgétisée (litres)**
12	140

13 The portion of item 1 of Schedule 4 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Item	Column 2 Flat Charge ($)
1	610.00

13 Le passage de l'article 1 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 2 Droit fixe ($)
1	610,00

14 (1) The portion of item 2 of Schedule 4 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

Item	Column 3 Minimum Charge ($)
2	1,800.00

14 (1) Le passage de l'article 2 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 3 Droit minimum ($)
2	1 800,00

(2) The portion of item 2 of Schedule 4 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Item	Column 5 Basic Charge, No Pilot Boat Used ($)
2	800.00

(2) Le passage de l'article 2 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans la colonne 5 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 5 Droit forfaitaire sans bateau-pilote ($)
2	800,00

(3) The portion of item 2 of Schedule 4 to the Regulations in column 7 is replaced by the following:

Item	Column 7 Basic Charge, Pilot Boat Used ($)
2	900.00

(3) Le passage de l'article 2 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans la colonne 7 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 7 Droit forfaitaire avec bateau-pilote ($)
2	900,00

15 The portion of items 3 to 5 of Schedule 4 to the Regulations in columns 3 to 7 is replaced by the following:

Item	Column 3 Minimum Charge ($)	Column 4 Unit Charge, No Pilot Boat Used ($/pilotage unit)	Column 5 Basic Charge, No Pilot Boat Used ($)	Column 6 Unit Charge, Pilot Boat Used ($/pilotage unit)	Column 7 Basic Charge, Pilot Boat Used ($)
3	2,334.00	10.65	1,014.00	11.98	1,140.00
4	2,139.00	6.02	613.00	6.78	690.00
5	2,359.00	8.97	1,047.00	10.09	1,180.00

15 Le passage des articles 3 à 5 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans les colonnes 3 à 7 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 3 Droit minimum ($)	Colonne 4 Droit unitaire sans bateau-pilote ($/unité de pilotage)	Colonne 5 Droit forfaitaire sans bateau-pilote ($)	Colonne 6 Droit unitaire avec bateau-pilote ($/unité de pilotage)	Colonne 7 Droit forfaitaire avec bateau-pilote ($)
3	2 334,00	10,65	1 014,00	11,98	1 140,00
4	2 139,00	6,02	613,00	6,78	690,00
5	2 359,00	8,97	1 047,00	10,09	1 180,00

16 (1) The portion of paragraph 6(a) of Schedule 4 to the Regulations in columns 3 to 5 is replaced by the following:

	Column 3	Column 4	Column 5
Item	**Minimum Charge ($)**	**Unit Charge, No Pilot Boat Used ($/pilotage unit)**	**Basic Charge, No Pilot Boat Used ($)**
6(a)	1,648.00	2.91	1,244.00

16 (1) Le passage de l'alinéa 6a) de l'annexe 4 du même règlement figurant dans les colonnes 3 à 5 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	**Droit minimum ($)**	**Droit unitaire sans bateau-pilote ($/unité de pilotage)**	**Droit forfaitaire sans bateau-pilote ($)**
6a)	1 648,00	2,91	1 244,00

(2) The portion of paragraph 6(b) of Schedule 4 to the Regulations in columns 3 to 7 is replaced by the following:

	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7
Item	**Minimum Charge ($)**	**Unit Charge, No Pilot Boat Used ($/pilotage unit)**	**Basic Charge, No Pilot Boat Used ($)**	**Unit Charge, Pilot Boat Used ($/pilotage unit)**	**Basic Charge, Pilot Boat Used ($)**
6(b)	2,967.00	4.65	1,991.00	5.22	2,239.00

(2) Le passage de l'alinéa 6b) de l'annexe 4 du même règlement figurant dans les colonnes 3 à 7 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
Article	**Droit minimum ($)**	**Droit unitaire sans bateau-pilote ($/unité de pilotage)**	**Droit forfaitaire sans bateau- pilote ($)**	**Droit unitaire avec bateau-pilote ($/unité de pilotage)**	**Droit forfaitaire avec bateau-pilote ($)**
6b)	2 967,00	4,65	1 991,00	5,22	2 239,00

17 The portion of items 7 to 9 of Schedule 4 to the Regulations in columns 3 to 7 is replaced by the following:

	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7
Item	**Minimum Charge ($)**	**Unit Charge, No Pilot Boat Used ($/pilotage unit)**	**Basic Charge, No Pilot Boat Used ($)**	**Unit Charge, Pilot Boat Used ($/pilotage unit)**	**Basic Charge, Pilot Boat Used ($)**
7	2,139.00	6.02	613.00	6.78	690.00
8	2,075.00	9.46	898.00	10.66	1,010.00
9	2,304.00	5.93	998.00	6.69	1,124.00

17 Le passage des articles 7 à 9 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans les colonnes 3 à 7 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
Article	**Droit minimum ($)**	**Droit unitaire sans bateau-pilote ($/unité de pilotage)**	**Droit forfaitaire sans bateau- pilote ($)**	**Droit unitaire avec bateau-pilote ($/unité de pilotage)**	**Droit forfaitaire avec bateau- pilote ($)**
7	2 139,00	6,02	613,00	6,78	690,00
8	2 075,00	9,46	898,00	10,66	1 010,00
9	2 304,00	5,93	998,00	6,69	1 124,00

18 The portion of item 11 of Schedule 4 to the Regulations in columns 3 to 7 is replaced by the following:

18 Le passage de l'article 11 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans les colonnes 3 à 7 est remplacé par ce qui suit :

	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7
Item	**Minimum Charge ($)**	**Unit Charge, No Pilot Boat Used ($/pilotage unit)**	**Basic Charge, No Pilot Boat Used ($)**	**Unit Charge, Pilot Boat Used ($/pilotage unit)**	**Basic Charge, Pilot Boat Used ($)**
11	1,584.00	3.80	1,028.00	4.26	1,157.00

	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
Article	**Droit minimum ($)**	**Droit unitaire sans bateau-pilote ($/unité de pilotage)**	**Droit forfaitaire sans bateau-pilote ($)**	**Droit unitaire avec bateau-pilote ($/unité de pilotage)**	**Droit forfaitaire avec bateau-pilote ($)**
11	1 584,00	3,80	1 028,00	4,26	1 157,00

19 (1) The portion of item 12 of Schedule 4 to the Regulations in columns 3 to 7 is replaced by the following:

19 (1) Le passage de l'article 12 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans les colonnes 3 à 7 est remplacé par ce qui suit :

	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7
Item	**Minimum Charge ($)**	**Unit Charge, No Pilot Boat Used ($/pilotage unit)**	**Basic Charge, No Pilot Boat Used ($)**	**Unit Charge, Pilot Boat Used ($/pilotage unit)**	**Basic Charge, Pilot Boat Used ($)**
12	1,514.00	2.36	605.00	2.66	681.00

	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
Article	**Droit minimum ($)**	**Droit unitaire sans bateau-pilote ($/unité de pilotage)**	**Droit forfaitaire sans bateau-pilote ($)**	**Droit unitaire avec bateau-pilote ($/unité de pilotage)**	**Droit forfaitaire avec bateau-pilote ($)**
12	1 514,00	2,36	605,00	2,66	681,00

(2) The portion of item 12 of Schedule 4 to the Regulations in column 9 is replaced by the following:

(2) Le passage de l'article 12 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans la colonne 9 est remplacé par ce qui suit :

	Column 9
Item	**Budgeted Fuel Consumption (litres)**
12	140

	Colonne 9
Article	**Consommation de carburant budgétisée (litres)**
12	140

20 The portion of items 1 and 2 of Schedule 5 to the Regulations in column 7 is replaced by the following:

20 Le passage des articles 1 et 2 de l'annexe 5 du même règlement figurant dans la colonne 7 est remplacé par ce qui suit :

	Column 7
Item	**Budgeted Fuel Consumption (litres)**
1	110
2	110

	Colonne 7
Article	**Consommation de carburant budgétisée (litres)**
1	110
2	110

21 The portion of items 1 to 3 of Schedule 5 to the Regulations in columns 3 to 5 is replaced by the following:

	Column 3	Column 4	Column 5
Item	**Minimum Charge ($)**	**Unit Charge ($/pilotage unit)**	**Basic Charge ($)**
1	1,836.00	4.77	1,028.00
2	1,651.00	4.30	925.00
3	1,651.00	3.81	822.00

22 (1) The portion of item 4 of Schedule 5 of the Regulations in column 2 is replaced by the following:

	Column 2
Item	**Flat Charge ($)**
4	1,384.00

(2) The portion of item 4 of Schedule 5 to the Regulations in column 7 is replaced by the following:

	Column 7
Item	**Budgeted Fuel Consumption (litres)**
4	110

Coming into Force

23 (1) Subject to subsection (2), these Regulations come into force on the day on which they are registered.

(2) Section 5, subsection 7(1), section 10, subsection 12(1), sections 15 to 17, subsection 19(1), section 21 and subsection 22(1) come into force on September 1, 2020.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Issues

Given current and projected traffic volumes and vessel configurations, previously approved tariff rate increases for 11 ports in 2020 are expected to be too low and, in some cases, will not be considered fair and reasonable if adjustments are not made.

21 Le passage des articles 1 à 3 de l'annexe 5 du même règlement figurant dans les colonnes 3 à 5 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	**Droit minimum ($)**	**Droit unitaire ($/unité de pilotage)**	**Droit forfaitaire ($)**
1	1 836,00	4,77	1 028,00
2	1 651,00	4,30	925,00
3	1 651,00	3,81	822,00

22 (1) Le passage de l'article 4 de l'annexe 5 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2
Article	**Droit fixe ($)**
4	1 384,00

(2) Le passage de l'article 4 de l'annexe 5 du même règlement figurant dans la colonne 7 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 7
Article	**Consommation de carburant budgétisée (litres)**
4	110

Entrée en vigueur

23 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

(2) L'article 5, le paragraphe 7(1), l'article 10, le paragraphe 12(1), les articles 15 à 17, le paragraphe 19(1), l'article 21 et le paragraphe 22(1) entrent en vigueur le 1er septembre 2020.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Compte tenu des volumes de trafic et des configurations de navires actuels et projetés, les augmentations tarifaires approuvées au préalable pour 11 ports en 2020 devraient être trop faibles et, dans certains cas, elles ne seront pas considérées comme justes et raisonnables si des ajustements ne sont pas effectués.

Background

The Authority is responsible for administering a safe and efficient pilotage service within the Canadian waters in and around the Atlantic provinces. The Authority prescribes tariffs for pilotage services that are fair and reasonable and consistent with generating revenues sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis. The Authority is responsible for 17 compulsory pilotage areas, and the tariff revisions contained herein are intended to maintain port-by-port self-sufficiency (i.e. no cross-subsidization) as per a 1995 decision by the Canadian Transportation Agency (CTA).

Section 33 of the *Pilotage Act* (the Act) allows the Authority to make regulations prescribing tariffs that are fair and reasonable to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis. The regulatory process ensures stakeholder consultation and transparency in tariffs setting. Therefore, the process is initiated many months before tariffs can come into force.

In 2019, following a review of the Act, amendments were tabled in Bill C-97 (*Budget Implementation Act, 2019, No. 1*) and received royal assent in June 2019. The coming into force of the amendments will occur over four orders in council, on dates set by the Governor in Council. In August 2019, the first of the amendments came into force, including section 37.1: "For the purpose of defraying the costs of the administration of this Act, including the development of regulations, and the enforcement of this Act, an Authority shall, on request, pay to the Minister an amount specified by the Minister in a time and manner specified by the Minister."

On January 27, 2020, the Authority received a letter from the Minister of Transport indicating the amount they will be required to pay Transport Canada in 2020–2021 for the costs of administering the Act. This amount was lower than previously anticipated, and, as a result, the Authority has changed the coming into force date for the 1% tariff increases to September 1, 2020, in order to ensure that the amendment remains fair and reasonable and still generates the revenues necessary to pay the charge.

Objective

The objective of the amendments is to enable the Authority to meet its mandate to operate a safe and efficient pilotage service within the Atlantic region, while achieving financial self-sufficiency of individual ports (i.e. avoiding cross-subsidization).

Contexte

L'Administration est chargée de gérer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes des provinces de l'Atlantique et les eaux limitrophes. Elle prescrit des tarifs pour les services de pilotage qui sont équitables et raisonnables et qui génèrent des revenus suffisants pour lui permettre de mener ses activités d'une manière financièrement autosuffisante. L'Administration est responsable de 17 zones de pilotage obligatoire et les révisions tarifaires que contient le présent document visent à maintenir l'autonomie financière de chaque port (aucun interfinancement) conformément à une décision de l'Office des transports du Canada (OTC) datant de 1995.

L'article 33 de la *Loi sur le pilotage* (la Loi) autorise l'Administration à fixer, par règlement général, des tarifs qui sont équitables et raisonnables pour lui permettre le financement autonome de ses opérations. Le processus réglementaire garantit la consultation des intervenants et la transparence dans la fixation des tarifs. Ce processus est donc lancé plusieurs mois avant l'entrée en vigueur des tarifs.

En 2019, à la suite d'un examen de la Loi, des modifications ont été déposées par l'entremise du projet de loi C-97 (*Loi nº 1 d'exécution du budget de 2019*). Ces modifications ont reçu la sanction royale en juin 2019 et entreront en vigueur au moyen de quatre décrets, aux dates fixées par le gouverneur en conseil. En août 2019, les premières modifications sont entrées en vigueur, y compris l'article 37.1 : « Pour couvrir les coûts associés à l'exécution de la présente loi, notamment l'élaboration de règlements, et au contrôle d'application de celle-ci, une Administration doit payer au ministre, sur requête de celui-ci, la somme qu'il précise, selon les modalités qu'il détermine. »

Le 27 janvier 2020, l'Administration a reçu une lettre du ministre des Transports indiquant le montant qu'elle devra payer à Transports Canada en 2020-2021 pour les droits d'administration de la Loi. Ce montant était inférieur à ce qui avait été prévu précédemment et, par conséquent, l'Administration a modifié la date d'entrée en vigueur des augmentations tarifaires de 1 % au 1er septembre 2020 afin de faire en sorte que cette modification demeure juste et raisonnable et génère les revenus nécessaires pour payer les frais.

Objectif

L'objectif des modifications est de permettre à l'Administration de s'acquitter de son mandat qui consiste à exploiter, selon les impératifs de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique, tout en assurant l'autonomie financière de chaque port (c'est-à-dire en évitant l'interfinancement).

Description

The following changes will come into force on the date these amendments are registered:

1. Reduce the tariff in Restigouche, N.B., effective on the day these amendments are registered.
2. Introduce an additional pilot boat charge in Restigouche, N.B., coming into force on the day these amendments are registered.
3. Indicate in the Regulations an increase in fuel consumption for the pilot boats in Halifax, N.S., and Saint John, N.B. The fuel consumption amounts stated in the Regulations are used to calculate the pilot boat fuel charges. The addition of two jet boats and the resulting changes in boat deployment in each of these areas has increased full consumption and related costs for the average assignment. The increased fuel consumption in the Regulations will increase the fuel charge revenue per assignment for these two ports, effective the day on which these amendments are registered.
4. Change the description for "in-transit charges" to mirror the language that describes "overcarriage charges," coming into force on the day these amendments are registered.
5. Increase tariffs for one-way trips, through trips, and moveages in the Strait of Canso, N.S. (3.00% increase), and Miramichi, N.B. (2.00% increase), coming into force on the day these amendments are registered.

The following will come into force on September 1, 2020:

6. Increase port-by-port tariffs for one-way trips, through trips, and moveages in nine ports:

Port	Tariff Increase
i. Placentia Bay, N.L.	1.00%
ii. Sydney, N.S.	1.00%
iii. Humber Arm, N.L.	1.00%
iv. Saint John, N.B.	1.00%
v. Bay of Exploits, N.L.	1.00%
vi. St. John's, N.L.	1.00%
vii. Halifax, N.S.	1.00%
viii. Holyrood, N.L.	1.00%
ix. Stephenville, N.L.	1.00%

Description

Les changements suivants entreront en vigueur à la date d'enregistrement de ces modifications :

1. Réduction du tarif en vigueur à Restigouche (N.-B.), qui prend effet le jour où ces modifications sont enregistrées.
2. Introduction d'un droit pour l'engagement d'un bateau-pilote supplémentaire à Restigouche (N.-B.), qui prend effet le jour où ces modifications sont enregistrées.
3. Indication dans le Règlement d'une augmentation de la consommation de carburant des bateaux-pilotes à Halifax (N.-É.) et à Saint John (N.-B.). La consommation de carburant mentionnée dans le Règlement sert à calculer les droits de carburant pour les bateaux-pilotes. L'ajout de deux canots à réaction hydraulique et les changements que cela a eu sur le déploiement des navires dans chacune de ces zones ont augmenté la consommation totale et les coûts connexes pour une affectation ordinaire. L'augmentation de la consommation de carburant dans le Règlement va accroître les revenus tirés des droits de carburant par affectation pour ces deux ports et prend effet le jour où ces modifications sont enregistrées.
4. Modification de la description des droits de transit afin de refléter celle des droits de transport au-delà du port de destination, qui prend effet le jour où ces modifications sont enregistrées.
5. Augmentation des tarifs pour les allers simples, les transits et les déplacements dans le détroit de Canso (N.-É.) [3 %] et Miramichi (N.-B.) [2 %], qui prend effet le jour où ces modifications sont enregistrées.

Les dispositions suivantes entreront en vigueur le 1er septembre 2020 :

6. Augmentation des tarifs de chaque port pour les allers simples, les transits et les déplacements dans neuf ports :

Port	Majoration tarifaire
i. Baie Placentia (T.-N.-L.)	1,00 %
ii. Sydney (N.-É.)	1,00 %
iii. Humber Arm (T.-N.-L.)	1,00 %
iv. Saint John (N.-B.)	1,00 %
v. Baie des Exploits (T.-N.-L.)	1,00 %
vi. St. John's (T.-N.-L.)	1,00 %
vii. Halifax (N.-É.)	1,00 %
viii. Holyrood (T.-N.-L.)	1,00 %
ix. Stephenville (T.-N.-L.)	1,00 %

Regulatory development

Consultation

Consultations in various forms took place with the affected parties throughout 2019. Formal consultation sessions were held in Halifax, N.S. (May 3 and August 13, 2019), Port Hawkesbury, N.S. (May 15 and August 14, 2019), Saint John, N.B. (May 9 and August 15, 2019), St. John's, N.L. (May 1 and August 19, 2019), and Corner Brook, N.L. (August 20, 2019). Participation varied in each port depending upon the makeup of local industry, but generally included ship-owners and operators, agents, facility management, port authorities, and other stakeholders.

Separate consultation sessions were held in Montréal, Quebec, with the Shipping Federation of Canada, which represents foreign vessels and accounts for 77–79% of the Authority's activity and revenue (May 22 and September 9, 2019).

In addition to these formal consultation sessions, the Authority engaged stakeholders through other formats, including written, in-person, and telephone communications with individuals and groups.

As required under subsection 34(1) of the Act, these amendments were published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 14, 2019, followed by a 30-day comment period to provide interested persons with the opportunity to make comments or to file a notice of objection with the Canadian Transportation Agency (CTA). On January 10, 2020, as per subsection 34(2) of the Act, the Shipping Federation of Canada filed an objection to the Authority's proposed tariff amendments, specifically, the amendment that would cover costs associated with the obligations under section 37.1 of the Act, believing it to be neither fair nor reasonable, as well as prejudicial to the public interest.

On January 27, 2020, the Authority received a letter from the Minister of Transport indicating the amount they will have to pay under section 37.1, for the 2020–2021 period. This amount is lower than previously anticipated. As a result, the Authority has chosen to delay the coming into force date of the 1% tariff increase to September 1, 2020, in order to ensure that the amendment remains fair and reasonable.

While the Authority acknowledges the concerns of the industry, section 37.1 of the Act obliges the Authority to pay charges to the Minister of Transport to defray the costs of administering the Act. In light of the time it takes to adjust tariff rates through the regulatory process, the Authority has no choice but to move forward with the 1% increase in order to secure the revenue necessary to be

Élaboration de la réglementation

Consultation

Des consultations sous diverses formes ont été menées auprès des parties visées tout au long de 2019. Des consultations officielles ont eu lieu à Halifax (N.-É.) [le 3 mai et le 13 août 2019], Port Hawkesbury (N.-É.) [le 15 mai et le 14 août 2019], Saint John (N.-B.) [le 9 mai et le 15 août 2019], St. John's (T.-N.-L.) [le 1er mai et le 19 août 2019] et Corner Brook (T.-N.-L.) [le 20 août 2019]. La participation a varié d'un port à l'autre en fonction de la composition de l'industrie locale, mais elle a inclus d'une façon générale les propriétaires et exploitants de navires, les représentants, la direction des installations, les autorités portuaires et d'autres parties prenantes.

Des consultations distinctes ont été tenues à Montréal (Québec) avec la Fédération maritime du Canada, qui représente les navires étrangers et compte pour 77 à 79 % des activités et revenus de l'Administration (le 22 mai et le 9 septembre 2019).

En plus de ces consultations officielles, l'Administration a mobilisé les intervenants d'autres façons, notamment au moyen de communications par écrit, en personne et par téléphone avec des personnes et des groupes.

Comme l'exige le paragraphe 34(1) de la *Loi sur le pilotage*, ces modifications ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 14 décembre 2019, et une période de commentaires de 30 jours a suivi afin d'offrir la possibilité aux intéressés de faire des remarques ou de déposer un avis d'opposition auprès de l'Office des transports du Canada (OTC). Le 10 janvier 2020, conformément au paragraphe 34(2) de la Loi, la Fédération maritime du Canada a déposé un avis d'opposition aux modifications tarifaires proposées par l'Administration, en particulier la modification qui couvrirait les coûts associés aux obligations en vertu de l'article 37.1 de la Loi, estimant qu'elle n'est ni juste ni raisonnable, ainsi que préjudiciable à l'intérêt du public.

Le 27 janvier 2020, l'Administration a reçu une lettre du ministre des Transports indiquant le montant qu'elle devra payer en vertu de l'article 37.1, pour la période 2020-2021. Ce montant est inférieur aux prévisions antérieures. Par conséquent, l'Administration a choisi de reporter la date d'entrée en vigueur de l'augmentation tarifaire de 1 % au 1er septembre 2020, pour faire en sorte que la modification demeure juste et raisonnable.

Bien que l'Administration reconnaisse les préoccupations de l'industrie, l'article 37.1 de la Loi l'oblige à payer des frais au ministre des Transports pour couvrir les droits d'administration de la Loi. Compte tenu du temps nécessaire pour ajuster les taux tarifaires par le biais du processus réglementaire, l'Administration n'a pas d'autre choix que d'aller de l'avant avec l'augmentation de 1 % afin de

able to pay the charges by the first quarter of 2021 as anticipated. Therefore, the Authority maintains its position that the amendments are necessary and will proceed with advancing these amendments for Governor in Council approval. Once the CTA will have made a recommendation to the Authority, the Authority will govern itself accordingly.

garantir les revenus nécessaires pour pouvoir payer les redevances d'ici le premier trimestre de 2021, comme prévu. Par conséquent, l'Administration maintient sa position selon laquelle les modifications sont nécessaires et procédera à l'avancement de ces modifications pour approbation par le gouverneur en conseil. Une fois que l'OTC aura présenté sa recommandation à l'Administration, celle-ci se gouvernera en conséquence.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

In accordance with *the Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, analysis was undertaken to determine whether the Regulations are likely to give rise to modern treaty obligations. This assessment examined the geographic scope and subject matter of the amendments in relation to modern treaties in effect and, after examination, no implications or impacts on modern treaties are identified.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

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 modifications sont susceptibles de donner lieu à des obligations découlant de traités modernes. Cette évaluation a examiné la portée géographique et l'objet des modifications par rapport aux traités modernes en vigueur et, après examen, aucune répercussion sur les traités modernes n'a été relevée.

Instrument choice

The Authority considered a number of regulatory and non-regulatory options before proposing the present tariff amendment. Alternatives to tariff increases were presented, where applicable, and feedback from participants was encouraged. For various ports and districts, the alternative to increased tariff rates would have been a reduction in pilot numbers or availability. Stakeholders have consistently indicated that their primary concerns are with service levels and have requested that the number of pilots be increased in some areas, and maintained in others, so that pilot availability is not compromised. The amendments will address these concerns.

Choix de l'instrument

L'Administration a envisagé un certain nombre d'options réglementaires et non réglementaires avant de proposer la présente modification tarifaire. Des solutions de rechange aux augmentations tarifaires ont été présentées, le cas échéant, et les participants ont été invités à donner leur rétroaction. Pour divers ports et districts, la réduction du nombre ou de la disponibilité des pilotes serait une solution de rechange à l'augmentation des tarifs. Les parties prenantes ont indiqué à maintes reprises qu'ils se préoccupent avant tout des niveaux de service et ont demandé que le nombre de pilotes soit augmenté dans certains endroits et maintenu dans d'autres afin de ne pas compromettre leur disponibilité. Les modifications répondront à ces préoccupations.

Regulatory analysis

Benefits and costs

A cost-benefit analysis was conducted to determine the impact of the tariff rate increase. It covers a 10-year period starting in the first year of the increase (2020 to 2029). According to the analysis, the increase in the rates for pilotage services will generate additional average annual revenues of $298,900 (in constant 2020 dollars) over the next 10 years and a total equivalent cost for the industry. Traffic volumes have steadily increased over the past few years. Although continued growth is expected, the Authority estimates that traffic in the next year will not see a significant increase. As a result, this calculation is based on the assumption of no significant increase in traffic. Higher pilotage tariff rates will ensure the financial self-sustainability of the Authority as well as the uninterrupted provision of efficient and timely pilotage services.

Analyse de la réglementation

Coûts et avantages

Une analyse coûts-avantages a été menée afin de déterminer l'impact de l'augmentation des tarifs. Elle couvre une période de 10 ans débutant la première année de l'augmentation (2020-2029). Selon l'analyse, la majoration des tarifs des services de pilotage générera des revenus annuels supplémentaires de 298 900 $ (en dollars constants de 2020) au cours des 10 prochaines années et un coût total équivalent pour l'industrie. Les volumes de trafic n'ont cessé d'augmenter au cours des dernières années. Bien que l'on s'attende à une croissance continue, l'Administration estime que le trafic n'augmentera pas de façon significative au cours de la prochaine année. Par conséquent, le calcul effectué repose sur l'hypothèse d'une augmentation non significative du trafic. Les tarifs de pilotage plus élevés assureront l'autosuffisance financière de l'Administration ainsi que la prestation ininterrompue de services de pilotage efficaces et en temps opportun.

An increase in pilotage tariff rates will lead to higher operating costs for the shipping industry. It will have no significant effect on the competitiveness of the shipping industry, on vessel traffic or on vessel destinations.

Une hausse des tarifs de pilotage entraînera une augmentation des coûts d'exploitation de l'industrie du transport maritime. Cela n'aura pas d'incidence significative sur la compétitivité de cette industrie ni sur le trafic et les destinations des navires.

Cost-benefit statement

Énoncé des coûts-avantages

A. Quantified impacts (in Canadian dollars, 2018 price level / constant dollars)

Discount rate: 7%		Base Year 2020	2020	2021	Final Year 2029	Total (PV)	Average
Costs	Shipping industry	$172,000	$313,000	$313,000	$313,000	$2,066,605	$298,900
Net benefits						—	—

B. Qualitative impacts

Shipping industry	Safe, efficient and timely pilotage services in navigable waters within the Authority's jurisdiction.
Atlantic Pilotage Authority	The Authority's financial self-sufficiency, activities are maintained as well as sustainability of assets.
Canadians	Safe shipping in the Atlantic Pilotage Area. Sustainability of the Atlantic Pilotage Authority will prevent layoffs and the associated consequences of unemployment.
Canadian importers and exporters	Potential for the shipping industry to pass on the cost of the increased tariff rate to importers and exporters in the Atlantic Pilotage Area.

A. Incidences chiffrées (en dollars canadiens, niveau de prix de 2018/dollars constants)

Taux de remise : 7 %		Année de base 2020	2020	2021	Année finale 2029	Total (valeur actuelle)	Moyenne
Coûts	Industrie du transport maritime	172 000 $	313 000 $	313 000 $	313 000 $	2 066 605 $	298 900 $
Avantages nets						—	—

B. Incidences qualitatives

Industrie du transport maritime	Services de pilotage sécuritaires, efficaces et en temps opportun dans les eaux navigables relevant de l'Administration.
Administration de pilotage de l'Atlantique	Autosuffisance, maintien des activités et durabilité des actifs de l'Administration.
Canadiens	Transport maritime sécuritaire dans la zone de pilotage de l'Atlantique. La durabilité de l'Administration de pilotage de l'Atlantique éviterait des licenciements et les conséquences connexes du chômage.
Importateurs et exportateurs canadiens	Possibilité pour l'industrie du transport maritime de passer le coût de l'augmentation tarifaire aux importateurs et exportateurs dans la zone de pilotage de l'Atlantique.

Small business lens

The small business lens does not apply, as there are no associated impacts on small businesses.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, car il n'y a aucun impact associé sur les petites entreprises.

One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply to these amendments, as there is no change in administrative costs to or burden on business.

Regulatory cooperation and alignment

The amendments are not part of a formal regulatory cooperation initiative.

Strategic environmental assessment

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

No gender-based analysis plus (GBA+) impacts have been identified for these amendments.

Rationale

1. Reductions to tariff in Restigouche, N.B., in 2020:
   - With the additional pilot boat charge (described in item 2 below), the basic charge and minimum charge in the area will be lowered to offset much of this new charge.
2. Pilot boat charge for Restigouche, N.B.:
   - This charge is meant to make it more appealing for licensed pilots and pilot boat contractors to operate in these areas, as this charge will cover the cost of hiring a pilot boat and operator in the compulsory port of Restigouche. It also makes the tariff calculation consistent with those of other smaller ports that use entrepreneurial pilots. Currently, entrepreneurial pilots in this area have been absorbing the cost of hiring a pilot boat and operator. Moving forward, however, this practice is not considered sustainable when trying to attract new pilots to operate in this area.
3. Increases in budgeted fuel consumption in two ports in 2020:
   - In Halifax, N.S., the budgeted fuel consumption was based on pilot boats that are no longer servicing the port on a regular basis. These vessels were replaced by two jet boats that use more fuel per assignment. The budgeted fuel consumption is used in a formula captured in the Authority's tariff regulations to

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas aux modifications, car il n'y a aucun changement relatif aux coûts administratifs ou au fardeau des entreprises.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Les modifications n'ont aucune incidence sur les initiatives en matière de coopération et d'harmonisation réglementaires.

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a conclu qu'une évaluation environnementale stratégique n'est pas requise.

Analyse comparative entre les sexes plus

Aucune incidence sur l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été cernée pour ces modifications.

Justification

1. Réductions des tarifs à Restigouche (N.-B.) en 2020 :
   - Avec l'augmentation du droit pour l'engagement d'un bateau-pilote (décrit au point 2 ci-dessous), le droit forfaitaire et le droit minimum dans la région seront réduits pour compenser l'essentiel de ce nouveau droit.
2. Droit pour l'engagement d'un bateau-pilote à Restigouche (N.-B.) :
   - Ce droit vise à le rendre plus attrayant pour les pilotes brevetés et les entrepreneurs de bateaux-pilotes à opérer dans ces régions, car il couvrira les coûts pour faire appel aux services d'un bateau-pilote et d'un exploitant dans le port de pilotage obligatoire de Restigouche. Il rend aussi le calcul tarifaire conforme à celui d'autres ports plus petits qui font appel à des pilotes entrepreneurs. Jusqu'à maintenant, les pilotes entrepreneurs dans la région absorbaient le coût des services d'un bateau-pilote et d'un entrepreneur. Toutefois, cette pratique n'est pas considérée comme étant durable à l'avenir pour attirer de nouveaux pilotes dans la région.
3. Hausses de la consommation de carburant budgétées dans deux ports en 2020 :
   - À Halifax (N.-É.), la consommation de carburant budgétée était basée sur des bateaux-pilotes qui ne desservent plus le port sur une base régulière. Ces navires ont été remplacés par deux canots à réaction hydraulique qui consomment plus de carburant par affectation. La consommation de carburant budgétée

calculate the fuel charge for a port. Based on recent consumption, the budgeted fuel consumption will be increased by 10 L per assignment.

- In Saint John, N.B., the budgeted fuel consumption was based on an allocation of pilot boats that is no longer applicable, as a second newer vessel was deployed to the area. The budgeted fuel consumption is used in a formula captured in the Authority's tariff regulations to calculate the fuel charge for a port. Based on recent consumption, the budgeted fuel consumption will be increased by 10 L per assignment.

4. Change the description for in-transit charges to mirror the language that describes overcarriage charges:

- In the winter, especially, it is becoming more common for pilots to have to join vessels in their previous port of call in order to be on board when the vessel reaches the pilotage area. Currently, there is no charge recovery for the time it takes for the pilot to travel to these areas to meet the vessels. This is unlike the overcarriage language, where there is cost recovery for the entire time a pilot is required to travel outside of their pilotage area. Therefore, the Authority is proposing that the description of in-transit charges be changed to include the travel time it takes a pilot to meet the vessel outside the pilotage area and the travel time on the vessel until their services are needed for the arrival at the compulsory port. This change will not increase revenues significantly, but will be beneficial to attracting new pilots to operate in ports serviced by entrepreneurial pilots.

5. Tariff increases in two ports, effective the date of registration:

- Strait of Canso: The Authority is implementing a tariff that will increase pilotage revenue in the port by 3% in 2020 due to inflationary pressures.
- Miramichi, N.B.: The Authority has had difficulty recruiting entrepreneurial pilots to the area due to the lower level of activity and the relatively low tariff. To help attract and retain service providers, the Authority is implementing an inflationary tariff increase of 2% in 2020.

6. Tariff increases in nine ports, effective September 1, 2020:

- The tariff amendments include provisions to address costs associated with the implementation of section 37.1 of the Act. On January 27, 2020, the

est utilisée dans une formule incluse dans le règlement tarifaire de l'Administration pour calculer le droit de carburant pour un port. Compte tenu de la consommation récente, la consommation de carburant budgétée sera majorée de 10 L par affectation.

- À Saint John (N.-B.), la consommation de carburant budgétée était basée sur une affectation de bateaux-pilotes qui ne s'applique plus, étant donné qu'un deuxième navire plus neuf a été déployé dans la zone. La consommation de carburant budgétée est utilisée dans une formule incluse dans les règlements tarifaires de l'Administration pour calculer le droit de carburant pour un port. Compte tenu de la consommation récente, la consommation de carburant budgétée sera majorée de 10 L par affectation.

4. Changement de la description des droits de transit pour refléter la description des droits de transport au-delà du port de destination :

- En hiver notamment, il arrive plus souvent que les pilotes doivent rejoindre les navires à leur escale précédente afin d'être à bord quand le navire atteint la zone de pilotage. Actuellement, il n'y a pas de droit pour recouvrer le temps que cela prend au pilote pour se rendre dans ces zones afin de rejoindre un navire. En revanche, dans le cas du transport au-delà du port de destination, le recouvrement des coûts est prévu pour tout le temps qu'un pilote doit passer en dehors de sa zone de pilotage. Par conséquent, l'Administration propose que la description des droits de transit de façon à inclure le temps de déplacement du pilote pour rejoindre le navire en dehors de la zone de pilotage et à bord du navire jusqu'à ce que ses services soient requis pour l'arrivée au port de pilotage obligatoire. Ce changement n'augmentera pas significativement les rentrées, mais il sera bénéfique pour attirer de nouveaux pilotes dans les ports desservis par des pilotes entrepreneurs.

5. Augmentations tarifaires dans deux ports, qui prennent effet à la date d'enregistrement :

- Détroit de Canso : L'Administration instaure un tarif qui augmente les recettes de pilotage du port de 3 % en 2020 en raison des pressions inflationnistes.
- Miramichi (N.-B.) : L'Administration a eu de la difficulté à recruter des pilotes entrepreneurs dans la région en raison du niveau d'activité moindre et du tarif relativement bas. Pour aider à attirer et à retenir des fournisseurs de services, l'Administration instaure une augmentation tarifaire inflationniste de 2 % en 2020.

6. Augmentations tarifaires dans neuf ports, qui prennent effet le 1er septembre 2020 :

- Les modifications tarifaires comprennent des dispositions pour faire face aux coûts associés à la mise en œuvre de l'article 37.1 de la Loi. Le 27 janvier 2020,

Authority received a letter from the Minister indicating the amount they will be required to pay to Transport Canada in 2020–2021 for the cost of administering the Act. As a result of new costs associated with the administration of the *Pilotage Act*, the Authority is proposing an additional 1% tariff increase in 2020 for the following ports: Placentia Bay, N.L.; Sydney, N.S.; Humber Arm, N.L.; Saint John, N.B.; Bay of Exploits, N.L.; St. John's, N.L.; Halifax, N.S.: Holyrood, N.L.; and Stephenville, N.L. This increase is being implemented in order to cover the costs to administer the *Pilotage Act*.

l'Administration a reçu une lettre du ministre indiquant le montant qu'elle devra payer à Transports Canada en 2020-2021 pour les droits d'administration de la Loi. En raison des nouveaux coûts associés à l'administration de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration propose une augmentation tarifaire supplémentaire de 1 % en 2020 pour les ports suivants : baie Placentia (T.-N.-L.); Sydney (N.-É.); Humber Arm (T.-N.-L.), Saint John (N.-B.), baie des Exploits (T.N.-L.), St. John's (T.-N.-L.), Halifax (N.-É.), Holyrood (T.-N.-L.) et Stephenville (T.-N.-L.). Cette augmentation est mise en œuvre afin de couvrir les coûts pour l'administration de la *Loi sur le pilotage*.

Implementation and compliance and enforcement

Implementation

The amended tariffs will be published in the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations*, *1996*, and on the Authority's website. Also, the amended tariffs will come into force on the date of registration, with the exception of the 1% tariff increases in nine ports, which will come into force on September 1, 2020.

Compliance and enforcement

The *Pilotage Act* provides an enforcement mechanism for all regulations made by pilotage authorities. Pilotage authorities can inform a customs officer at any port in Canada to withhold clearance from any ship for which pilotage charges are outstanding and unpaid. Any person who fails to comply with the Act or regulations is guilty of an offence, and liable on summary conviction to a fine not exceeding $5,000. These amendments are not expected to produce any change to these compliance and enforcement mechanisms.

Contact

Captain Sean Griffiths
Chief Executive Officer
Atlantic Pilotage Authority
1791 Barrington Street, TD Tower, Suite 1801
Halifax, Nova Scotia
B3J 3K9
Telephone: 902-426-2550
Fax: 902-426-4004

Mise en œuvre et conformité et application

Mise en œuvre

Les tarifs modifiés seront publiés dans le *Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique de 1996* et sur le site Web de l'Administration. De plus, les tarifs modifiés entreront en vigueur à la date de l'enregistrement, à l'exception des augmentations tarifaires de 1 % dans neuf ports, qui entreront en vigueur le 1er septembre 2020.

Conformité et application

La *Loi sur le pilotage* prévoit un mécanisme d'application de tous les règlements élaborés par les administrations de pilotage. Une administration de pilotage peut aviser un agent des douanes dans un port canadien de ne pas donner congé à un navire si des droits de pilotage exigibles sont impayés. Quiconque contrevient à la Loi ou aux règlements connexes commet une infraction et encourt une amende maximale de 5 000 $. Les présentes modifications ne devraient pas modifier ces mécanismes de conformité et d'application.

Personne-ressource

Capitaine Sean Griffiths
Premier dirigeant
Administration de pilotage de l'Atlantique
1791, rue Barrington, Tour TD, bureau 1801
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3J 3K9
Téléphone : 902-426-2550
Télécopieur : 902-426-4004

Registration
SOR/2020-58 March 25, 2020

PILOTAGE ACT

P.C. 2020-164 March 24, 2020

RESOLUTION

Whereas the Pacific Pilotage Authority, pursuant to subsection 34(1)[a] of the *Pilotage Act*[b], published a copy of the proposed *Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations*, substantially in the annexed form, in the *Canada Gazette*, Part I, on January 4, 2020;

Therefore, the Pacific Pilotage Authority, pursuant to subsection 33(1) of the *Pilotage Act*[b], makes the annexed *Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations*.

Vancouver, February 19, 2020

Kevin Obermeyer
Chief Executive Officer
Pacific Pilotage Authority

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 33(1) of the *Pilotage Act*[b], approves the annexed *Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations*, made by the Pacific Pilotage Authority.

Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations

Amendments

1 The long title of the *Pacific Pilotage Tariff Regulations*[1] is replaced by the following:

Pacific Pilotage Tariff Regulations

2 Section 1 of the Regulations and the heading before it are repealed.

[a] S.C. 1998, c.10, s.150
[b] R.S., c. P-14
[1] SOR/85-583

Enregistrement
DORS/2020-58 Le 25 mars 2020

LOI SUR LE PILOTAGE

C.P. 2020-164 Le 24 mars 2020

RÉSOLUTION

Attendu que, conformément au paragraphe 34(1)[a] de la *Loi sur le pilotage*[b], l'Administration de pilotage du Pacifique a publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 4 janvier 2020, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*, conforme en substance au texte ci-après,

À ces causes, en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*[b], l'Administration de pilotage du Pacifique prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*, ci-après.

Vancouver, le 19 février 2020

Le premier dirigeant de l'Administration de pilotage du Pacifique
Kevin Obermeyer

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*[b], Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*, ci-après, pris par l'Administration de pilotage du Pacifique.

Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique

Modifications

1 Le titre intégral du *Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*[1] est remplacé par ce qui suit :

Règlement sur les tarifs de pilotage du Pacifique

2 L'article 1 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

[a] L.C. 1998, ch.10, art.150
[b] L.R., ch. P-14
[1] DORS/85-583

3 (1) Paragraphs 6(2)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

(a) $4.0822 multiplied by the pilotage unit; and

(b) $0.01192 multiplied by the gross tonnage of the ship.

(2) Subsection 6(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) Subject to subsection (4), for an assignment to a tethered tanker ship with a deadweight tonnage (summer) that exceeds 39 999 metric tons, in any waters, the pilotage charge payable is $7.0176 multiplied by the pilotage unit.

(3) Paragraphs 6(4)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

(a) $6.1235 multiplied by the pilotage unit; and

(b) $0.0179 multiplied by the gross tonnage of the ship.

(4) Subsection 6(5) of the Regulations is replaced by the following:

(5) For an assignment that begins or ends on December 25, a charge of double the pilotage charge under subsections (1) to (4) is payable.

(6) A surcharge of $57 is payable on each pilotage charge payable under this section for the administration of the *Pilotage Act*.

4 Section 8 of the Regulations is replaced by the following:

8 Despite sections 6 and 7, the total charges payable under those sections in respect of a ship shall not be less than $1,087.33.

5 Subsections 10(2) and (3) of the Regulations are replaced by the following:

(2) If a pilot embarks on or disembarks from a ship at Anacortes, Bellingham, Cherry Point or Ferndale, in the State of Washington, a charge of $2,097.95 per pilot is payable in addition to any other charges.

(3) If a pilot embarks on or disembarks from a ship at an out-of-Region location that is not listed in subsection (2), a charge of $2,797.63 per pilot is payable in addition to any other charges.

6 Section 14 of the Regulations is replaced by the following:

14 If a pilot reports to a ship for an assignment and, for reasons unrelated to any act or omission of the owner,

3 (1) Les alinéas 6(2)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) 4,0822 $ multipliés par l'unité de pilotage;

b) 0,01192 $ multiplié par la jauge brute du navire.

(2) Le paragraphe 6(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Sous réserve du paragraphe (4), pour toute affectation à un navire-citerne d'un port en lourd (été) de plus de 39 999 tonnes métriques, assisté d'un remorqueur, dans des eaux, quelles qu'elles soient, le droit de pilotage à payer correspond au produit de 7,0176 $ par l'unité de pilotage.

(3) Les alinéas 6(4)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) 6,1235 $ multipliés par l'unité de pilotage;

b) 0,0179 $ multiplié par la jauge brute du navire.

(4) Le paragraphe 6(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(5) Pour toute affectation qui commence ou se termine le 25 décembre, le droit de pilotage à payer en application des paragraphes (1) à (4) est double.

(6) Un droit supplémentaire de 57 $ est à payer à l'égard de chaque droit de pilotage prévu au présent article, afin de couvrir les frais d'exécution de la *Loi sur le pilotage*.

4 L'article 8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

8 Malgré les articles 6 et 7, le total des droits à payer à l'égard d'un navire en application de ces articles ne peut être inférieur à 1 087,33 $.

5 Les paragraphes 10(2) et (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(2) Un droit de 2 097,95 $ est à payer, en plus de tout autre droit, pour chaque pilote qui embarque à bord d'un navire ou en débarque à Anacortes, à Bellingham, à Cherry Point ou à Ferndale, dans l'État de Washington.

(3) Un droit de 2 797,63 $ est à payer, en plus de tout autre droit, pour chaque pilote qui embarque à bord d'un navire ou en débarque à un endroit qui se trouve à l'extérieur de la région et qui n'est pas visé au paragraphe (2).

6 L'article 14 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

14 Si le pilote se présente à un navire pour une affectation et, pour des raisons étrangères à tout acte ou omission du

master or agent of the ship, does not commence the assignment at the time for which the pilot was ordered, a charge of double the time charge set out in item 1, column 2, of Schedule 3 is payable for each hour or part of an hour for the period that begins at the later of the time for which the pilot was ordered and the time the pilot reports and ends when the ship sails. No delay charge is payable if the delay period is less than 40 minutes.

propriétaire, du capitaine ou de l'agent du navire, ne commence pas l'affectation à l'heure pour laquelle ses services ont été demandés, un droit égal au double du droit horaire figurant à l'article 1 de l'annexe 3, dans la colonne 2, est à payer pour chaque heure ou fraction d'heure durant la période commençant à l'heure pour laquelle les services du pilote ont été demandés ou, si elle est plus tardive, à l'heure à laquelle le pilote s'est présenté et se terminant à l'appareillage du navire. Ce droit n'est pas à payer si le retard est inférieur à quarante minutes.

7 Section 15 of the Regulations is replaced by the following:

15 (1) On each occasion that a pilotage order is initiated during the period that begins at 06:00 and ends at 17:59 with less than 10 hours' notice for local assignments and less than 12 hours' notice for all other assignments, a charge of $939.30 is payable in addition to any other charges.

(2) On each occasion that a pilotage order is initiated during the period that begins at 18:00 and ends at 05:59 with less than 10 hours' notice for local assignments and less than 12 hours' notice for all other assignments, a charge of $1,878.59 is payable in addition to any other charges.

7 L'article 15 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

15 (1) Chaque fois qu'un ordre de pilotage est donné durant la période commençant à 6 h et se terminant à 17 h 59 et que l'avis donné est plus court que dix heures pour les affectations locales ou douze heures pour les autres affectations, un droit de 939,30 $ est à payer, en plus de tout autre droit.

(2) Chaque fois qu'un ordre de pilotage est donné durant la période commençant à 18 h et se terminant à 5 h 59 et que l'avis donné est plus court que dix heures pour les affectations locales ou douze heures pour les autres affectations, un droit de 1 878,59 $ est à payer, en plus de tout autre droit.

8 The portion of section 16 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

16 A charge of $1,765.60 is payable in addition to any other charges on each occasion that

8 Le passage de l'article 16 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

16 Un droit de 1 765,60 $ est à payer, en plus de tout autre droit, chaque fois que les conditions suivantes sont réunies :

9 Section 17 of the Regulations is replaced by the following:

17 On each occasion that a pilotage order is initiated for any place other than a pilot boarding station, a charge of $5,662.76 per pilot is payable in addition to any other charges.

9 L'article 17 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

17 Chaque fois qu'un ordre de pilotage est donné pour un endroit autre qu'une station d'embarquement de pilotes, un droit de 5 662,76 $ est à payer pour chaque pilote, en plus de tout autre droit.

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

	Column 3
Item	**Amount ($)**
1	4.6781
2	9.3563
3	4.6781

10 Le passage des articles 1 à 3 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 3
Article	**Montant ($)**
1	4,6781
2	9,3563
3	4,6781

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

	Column 2
Item	**Time Charge ($)**
1	234.82

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

	Colonne 2
Article	**Droit horaire ($)**
1	234,82

12 The portion of items 1 and 2 of Schedule 4 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

	Column 2
Item	**Cancellation Charge ($)**
1	939.30
2	234.82

12 Le passage des articles 1 et 2 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2
Article	**Droit d'annulation ($)**
1	939,30
2	234,82

13 The portion of items 1 to 3 of Schedule 5 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

	Column 2
Item	**Charge ($) (per hour or part of an hour)**
1	234.82
2	234.82
3	234.82

13 Le passage des articles 1 à 3 de l'annexe 5 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2
Article	**Droit ($) (par heure ou fraction d'heure)**
1	234,82
2	234,82
3	234,82

14 The portion of items 1 to 7 of Schedule 6 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

	Column 2
Item	**Transportation Charges ($)**
1	179.98
2	173.24
3	1,785.21
4	564.71
5	564.71
6	179.98
7	5,643.64

14 Le passage des articles 1 à 7 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2
Article	**Droit de déplacement ($)**
1	179,98
2	173,24
3	1 785,21
4	564,71
5	564,71
6	179,98
7	5 643,64

15 The portion of items 1 to 8 of Schedule 7 to the Regulations in columns 2 and 3 is replaced by the following:

	Column 2	Column 3
Item	**Charge ($)**	**Pilot Boat Charge ($)**
1	455.02	100
2	1,821.26	100

15 Le passage des articles 1 à 8 de l'annexe 7 du même règlement figurant dans les colonnes 2 et 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2	Colonne 3
Article	**Droit ($)**	**Droit pour bateau-pilote ($)**
1	455,02	100
2	1 821,26	100

Item	Column 2 Charge ($)	Column 3 Pilot Boat Charge ($)
3	2,362.84	100
4	7,121.27	100
5	4,382.64	100
6	917.06	100
7	636.33	100
8	1,078.48	100

16 The portion of items 1 to 18 of Schedule 8 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Item	Column 5 Pine Island Charge ($)
1	248
2	281
3	315
4	348
5	381
6	415
7	448
8	482
9	515
10	549
11	582
12	616
13	649
14	682
15	716
16	749
17	783
18	816

Coming into Force

17 (1) These Regulations, except subsection 3(4), come into force on April 1, 2020, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

(2) Subsection 3(4) comes into force on August 21, 2020.

Article	Colonne 2 Droit ($)	Colonne 3 Droit pour bateau-pilote ($)
3	2 362,84	100
4	7 121,27	100
5	4 382,64	100
6	917,06	100
7	636,33	100
8	1 078,48	100

16 Le passage des articles 1 à 18 de l'annexe 8 du même règlement figurant dans la colonne 5 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 5 Droit pour l'île Pine ($)
1	248
2	281
3	315
4	348
5	381
6	415
7	448
8	482
9	515
10	549
11	582
12	616
13	649
14	682
15	716
16	749
17	783
18	816

Entrée en vigueur

17 (1) Le présent règlement, sauf le paragraphe 3(4), entre en vigueur le 1er avril 2020 ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

(2) Le paragraphe 3(4) entre en vigueur le 21 août 2020.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Issues

The current tariff rates imposed by the Authority are not sufficient to cover rising pilotage expenses. As well, current wording related to delay charges is not clear and could give rise to misinterpretation.

Background

The Authority is a financially autonomous Crown corporation, listed in Schedule III of the *Financial Administration Act*, whose role is to establish, operate, maintain and administer, in the interest of safety, an efficient and economical pilotage service within all coastal waters of the west coast of Canada, including the Fraser River.

Section 33 of the *Pilotage Act* (the Act) allows the Authority to make regulations prescribing tariffs that are fair and reasonable to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis. The regulatory process ensures stakeholder consultation and transparency in tariff setting. Therefore, the process is initiated many months before tariffs can come into force.

The Authority has developed a sophisticated forecasting and modelling tool that is used by the Authority and its stakeholders to determine future tariffs, and allowing stakeholders to apply business scenarios to the Authority. This process is extensive and allows the Authority to work collaboratively with stakeholders to determine minimum tariff needs in order to continue to operate on a financially self-sufficient basis.

In 2019, following a review of the Act, amendments were tabled in Bill C-97 (*Budget Implementation Act, 2019, No. 1*) and received royal assent in June 2019. The coming into force of the amendments will occur over four orders in council, on dates set by the Governor in Council. In August 2019, the first of the amendments came into force, including section 37.1: "For the purpose of defraying the costs of the administration of this Act, including the development of regulations, and the enforcement of this Act, an Authority shall, on request, pay to the Minister an amount specified by the Minister in a time and manner specified by the Minister."

The tariff amendments include provisions to address costs associated with the implementation of section 37.1 of the Act. On January 27, 2020, the Authority received a letter

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Les tarifs actuels imposés par l'Administration ne sont pas suffisants pour couvrir les dépenses de pilotage croissantes. De plus, la formulation actuelle concernant les droits pour retard est ambiguë et pourrait être mal interprétée.

Contexte

L'Administration est une société d'État financièrement autonome, inscrite à l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, dont le rôle consiste à établir, exploiter, maintenir et administrer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace et économique dans l'ensemble des eaux côtières de la côte ouest du Canada, y compris le fleuve Fraser.

L'article 33 de la *Loi sur le pilotage* (la Loi) permet à l'Administration d'adopter des règlements pour fixer des tarifs qui sont justes et raisonnables afin de lui permettre d'assurer le financement autonome de ses opérations. Le processus réglementaire garantit la consultation des intervenants et la transparence de l'établissement des tarifs. Par conséquent, le processus commence plusieurs mois avant l'entrée en vigueur des tarifs.

L'Administration a mis au point un outil sophistiqué de prévision et de modélisation qui est utilisé par l'Administration et ses intervenants pour fixer les tarifs futurs. L'outil permet aux intervenants d'appliquer des scénarios opérationnels à l'Administration. Il s'agit d'un processus approfondi qui permet à l'Administration de collaborer avec les intervenants afin de déterminer les tarifs minimaux nécessaires pour maintenir son autonomie financière.

En 2019, à la suite d'un examen de la Loi, des modifications ont été déposées dans le projet de loi C-97 (*Loi nº 1 d'exécution du budget de 2019*). Ces modifications ont reçu la sanction royale en juin 2019. L'entrée en vigueur des modifications se fera par quatre décrets, aux dates fixées par le gouverneur en conseil. En août 2019, la première des modifications est entrée en vigueur, y compris l'article 37.1 : « Pour couvrir les coûts associés à l'exécution de la présente loi, notamment l'élaboration de règlements, et au contrôle d'application de celle-ci, une Administration doit payer au ministre, sur requête de celui-ci, la somme qu'il précise, selon les modalités qu'il détermine. »

Les modifications de tarifs comprennent des dispositions pour faire face aux coûts associés à l'entrée en vigueur de l'article 37.1 de la Loi. Le 27 janvier 2020, l'Administration

from the Minister of Transport, indicating the amount they will be required to pay Transport Canada in 2020–2021 for the costs of administering the Act. This amount was lower than previously anticipated and, as a result, the Authority has changed the coming-into-force date for the *Pilotage Act* administration charge to ensure that the tariffs remain fair and reasonable. In light of the process required to adjust tariff rates, it is necessary to implement the charge effective August 21, 2020, in order to have sufficient revenue to pay the costs by the first quarter of 2021, as anticipated.

a reçu une lettre du ministre indiquant le montant qu'elle devra payer à Transports Canada en 2020-2021 pour les droits d'administration de la Loi. Ce montant était inférieur à ce qui avait été prévu précédemment et, par conséquent, l'Administration a modifié la date d'entrée en vigueur des droits d'administration de la *Loi sur le pilotage* pour faire en sorte que cette modification demeure juste et raisonnable. Compte tenu du processus requis pour ajuster les tarifs, il est nécessaire d'instaurer le droit d'ici le 21 août 2020 afin de disposer de revenus suffisants pour payer les coûts anticipés d'ici le premier trimestre de 2021, comme prévu.

Objective

The Authority's three objectives are to

1. maintain tariffs that are fair and reasonable that permit the Authority to operate on a financially self-sustaining basis, while continuing to deliver pilotage related services that are safe, efficient and reliable;
2. ensure adequate revenue to pay for a new pilot launch as part of the Authority's launch replacement program. The new launch is expected to be completed in 2020 and will replace an older launch currently in service. The Authority does not maintain a contingency for launches, and normally bills users when launches are built. Therefore, the costs of this vessel will need to be recovered through an increase in the launch replacement fee; and
3. clarify in the Regulations when a delay charge applies so that the wording aligns with the Authority's intent, as well as with the industry's current practices.

Objectif

Les trois objectifs de l'Administration sont :

1. de maintenir des tarifs justes et raisonnables permettant à l'Administration d'assurer son autonomie financière, tout en continuant de fournir des services liés au pilotage qui sont sûrs, efficaces et fiables;
2. d'assurer des revenus adéquats pour payer un nouveau bateau-pilote dans le cadre du programme de remplacement des bateaux-pilotes de l'Administration. Le nouveau bateau-pilote devrait être terminé en 2020 et il remplacera un bateau-pilote plus ancien actuellement en service. L'Administration ne maintient pas de réserve pour les bateaux-pilotes et transmet normalement les coûts aux utilisateurs quand de nouveaux bateaux-pilotes sont construits. Ainsi, les coûts de ce navire devront être récupérés par le biais d'une augmentation des droits de remplacement des bateaux-pilotes;
3. de clarifier dans le Règlement le moment où un droit pour retard s'applique, pour que la formulation corresponde à l'intention de l'Administration, ainsi qu'aux pratiques actuelles de l'industrie.

Description

The Authority is implementing the following changes, effective April 1, 2020:

1. Increasing tariffs by 2.25% (excluding fuel charges);
2. Increasing the pilot boat charge from $60 per assignment to $100 per assignment to account for a new launch build;
3. Decreasing the pilot boat fuel charge at Pine Island by 50%; and
4. Clarifying the period during which delay charges apply in section 14.

The following change will come into effect on August 21, 2020:

5. Introducing a *Pilotage Act* administration charge of $57 per assignment.

Description

L'Administration met en œuvre les changements suivants à compter du 1er avril 2020 :

1. Augmenter les tarifs de 2,25 % (excluant les droits pour le carburant);
2. Augmenter le droit de remplacement des bateaux-pilotes de 60 $ par affectation à 100 $ par affectation pour tenir compte de la construction d'un nouveau bateau-pilote;
3. Réduire le droit supplémentaire pour le carburant à l'île Pine de 50 %;
4. Clarifier le moment où un droit pour retard s'applique dans l'article 14.

Le changement suivant entrera en vigueur le 21 août 2020 :

5. Instaurer un droit d'administration de la *Loi sur le pilotage* de 57 $ par affectation.

Regulatory development

Consultation

The key stakeholders impacted by these amendments comprise four large organizations and represent multiple customers:

- The Chamber of Shipping
- The Shipping Federation of Canada
- The International Shipowners' Association
- The Cruise Lines International Association

In 2019, the Authority undertook consultations with its stakeholders on August 12, and again on August 19, and emerged with a proposed tariff for fiscal year 2020, based on a collaborative effort through the Authority's modelling tool, as well as estimates from Transport Canada regarding the costs anticipated under section 37.1 of the Act. Following these meetings, the Authority sent out summaries of the suggested outcomes asking for feedback from the industry associations once they had had a chance to discuss with their respective memberships. Feedback was received by all affected associations.

As required under subsection 34(1) of the Act, these amendments were published in the *Canada Gazette*, Part I, on January 4, 2020, followed by a 30-day comment period to provide interested persons with the opportunity to make comments or to file a notice of objection with the Canadian Transportation Agency (CTA). On January 24, 2020, as per subsection 34(2) of the Act, the Shipping Federation of Canada filed an objection to the Authority's proposed tariff amendments; specifically, they objected to the *Pilotage Act* administration charge, believing it to be neither fair nor reasonable, as well as prejudicial to the public interest. On January 27, 2020, the Authority received a letter from the Minister of Transport indicating the amount they will have to pay, under section 37.1, for the 2020–2021 period. The amount is lower than previously anticipated. As a result, the Authority has chosen to delay the coming into force of the charge to August 21, 2020.

While the Authority acknowledges the concerns of the industry, section 37.1 of the Act obliges the Authority to pay charges to the Minister of Transport to defray the costs of administering the Act. In light of the time it takes to adjust tariff rates through the regulatory process, the Authority has no choice but to move forward with the $57 administration charge per assignment in order to secure the revenue necessary to be able to pay the charges by the first quarter of 2021, as anticipated. Therefore, the Authority maintains its position that the administration charge is necessary and that it needs to proceed with advancing these amendments for Governor in Council approval.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Les intervenants clés touchés par ces modifications comprennent quatre grandes organisations et représentent de multiples clients :

- La Chamber of Shipping
- La Fédération maritime du Canada
- L'International Shipowners' Association
- La Cruise Lines International Association

En 2019, l'Administration a entrepris des consultations avec ses intervenants le 12 août et de nouveau le 19 août. Elle a ainsi déterminé un tarif proposé pour l'exercice financier 2020 basé sur un effort collaboratif à l'aide de son outil de modélisation, ainsi que des estimations de Transports Canada concernant les coûts prévus au titre de l'article 37.1 de la Loi. À la suite de ces rencontres, l'Administration a envoyé des résumés des résultats suggérés en demandant aux associations de l'industrie de fournir leur rétroaction une fois qu'elles auraient eu l'occasion d'en discuter avec leurs membres respectifs. La rétroaction a été reçue par toutes les associations touchées.

Comme l'exige le paragraphe 34(1) de la Loi, ces modifications ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 4 janvier 2020, et une période de commentaires de 30 jours a suivi afin d'offrir la possibilité aux intéressés de faire des remarques et de déposer un avis d'opposition auprès de l'Office des transports du Canada (OTC). Le 24 janvier 2020, conformément au paragraphe 34(2) de la Loi, la Fédération maritime du Canada a déposé un avis d'opposition aux modifications tarifaires proposées par l'Administration, en particulier la modification des droits d'administration de la *Loi sur le pilotage*, estimant qu'elle n'est ni juste ni raisonnable, ainsi que préjudiciable à l'intérêt du public. Le 27 janvier 2020, l'Administration a reçu une lettre du ministre des Transports indiquant le montant qu'elle devra payer au titre de l'article 37.1, pour la période 2020-2021. Ce montant est inférieur aux prévisions antérieures. Par conséquent, l'Administration a choisi de reporter la date d'entrée en vigueur du droit au 21 août 2020.

Bien que l'Administration reconnaisse les préoccupations de l'industrie, l'article 37.1 de la Loi l'oblige à payer des frais au ministre des Transports pour couvrir les frais d'administration de la Loi. Compte tenu du temps nécessaire pour ajuster les taux tarifaires par le biais du processus réglementaire, l'Administration n'a pas d'autre choix que d'aller de l'avant avec les droits d'administration de 57 $ par affectation afin de garantir les revenus nécessaires pour pouvoir payer les redevances d'ici le premier trimestre de 2021, comme prévu. Par conséquent, l'Administration maintient sa position selon laquelle les modifications sont nécessaires et procédera à l'avancement de

Once the CTA will have made a recommendation to the Authority, the Authority will govern itself accordingly.

ces modifications pour approbation par le gouverneur en conseil. Une fois que l'OTC aura présenté sa recommandation à l'Administration, celle-ci se gouvernera en conséquence.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

In accordance with the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, analysis was undertaken to determine whether the amendments were likely to give rise to modern treaty obligations. This assessment examined the geographic scope and subject matter of the amendments in relation to modern treaties in effect and, after examination, no implications or impacts on modern treaties were identified.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

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 modifications étaient susceptibles de donner lieu à des obligations découlant des traités modernes. Cette évaluation a examiné la portée géographique et le sujet des modifications par rapport aux traités modernes en vigueur et, après l'évaluation, aucune implication ni aucune incidence concernant des traités modernes n'a été cernée.

Instrument choice

The Authority considered a number of regulatory and non-regulatory options before proposing the present tariff amendments. A priority for the Authority is to remain financially self-sufficient through a combination of cost management and pilotage charges that are fair and reasonable. However, the Authority does not have a means of fixing pilotage charges through non-regulatory instruments, nor does it receive appropriations from Parliament that would allow it to cover its expenses. Therefore, the amendments to the Regulations were deemed to be the most appropriate instrument choice to recover the revenues necessary to deliver pilotage services on a financially self-sufficient basis.

Choix de l'instrument

L'Administration a examiné diverses options réglementaires et non réglementaires avant de proposer les présentes modifications aux tarifs. Un des principaux objectifs de l'Administration est de maintenir son autonomie financière grâce à une combinaison de gestion des coûts et de droits de pilotage justes et raisonnables. Cependant, l'Administration ne dispose pas de moyen de fixer les droits de pilotage par le biais d'instruments non réglementaires, et elle ne reçoit pas non plus d'affectations de fonds du Parlement qui lui permettraient de couvrir ses dépenses. Ainsi, les modifications au Règlement ont été jugées l'instrument le plus approprié pour récupérer les revenus nécessaires afin de fournir des services de pilotage tout en maintenant son autonomie financière.

Regulatory analysis

Analyse de la réglementation

Benefits and costs

Avantages et coûts

Cost-benefit statement

Énoncé des coûts-avantages

A. Quantified impacts (in Canadian dollars, 2019 price level / constant dollars)

Discount rate: 7%		Base Year 2020	2021	2022	Final Year 2029	Total (PV)	Average
Costs	Shipping industry	$2,506,272	$3,091,841	$3,127,575	$3,346,612	$22,318,511	$3,215,197
Net benefits						—	—

B. Qualitative impacts

Increase in the pilot boat charge	Improved reliability: The new vessel will reduce the likelihood of launch delays due to equipment issues.

A. Incidences chiffrées (en dollars canadiens, niveau de prix de 2019 / dollars constants)

Taux d'actualisation : 7 %		Année de base 2020	2021	2022	Année finale 2029	Total (valeur actualisée)	Moyenne
Coûts	Industrie du transport maritime	2 506 272 $	3 091 841 $	3 127 575 $	3 346 612 $	22 318 511 $	3 215 197 $
Avantages nets						—	—

B. Incidences qualitatives

Augmentation du droit de remplacement des bateaux-pilotes	Fiabilité améliorée : Le nouveau navire réduira la probabilité de retards des bateaux-pilotes causés par des problèmes d'équipement.

The discount rate used is 7% and the time period used is 10 years.

As can be seen below, the Authority has broken out the effects of each of the cost changes so that the magnitude of each can be seen.

Le taux d'actualisation utilisé est de 7 % et la période utilisée est de 10 ans.

Comme il est indiqué ci-dessous, l'Administration a ventilé les effets de chacune des modifications de coûts pour démontrer leur importance.

Detailed breakdown of the adjustments

Year	Total Revenue Base ($)	Effect of Tariff ($)	*Pilotage Act* Administration Charge ($)	Launch (Pilot Boat) ($)	Fuel Decrease ($)	Effect of all Adjustments ($)
2020	98,730,804	1,864,305	441,222	363,385	(162,640)	2,506,272
2021	98,515,444	2,141,083	750,016	363,382	(162,640)	3,091,841
2022	98,493,680	2,145,525	781,308	363,382	(162,640)	3,127,575
2023	109,815,674	2,393,868	718,544	396,840	(162,640)	3,346,612
2024	109,810,226	2,393,868	718,544	396,840	(162,640)	3,346,612
2025	109,807,505	2,393,868	718,544	396,840	(162,640)	3,346,612
2026	109,806,145	2,393,868	718,544	396,840	(162,640)	3,346,612
2027	109,805,465	2,393,868	718,544	396,840	(162,640)	3,346,612
2028	109,805,125	2,393,868	718,544	396,840	(162,640)	3,346,612
2029	109,804,955	2,393,868	718,544	396,840	(162,640)	3,346,612

Ventilation détaillée des ajustements

Année	Revenus totaux de référence ($)	Effet du tarif ($)	Droit d'administration de la *Loi sur le pilotage* ($)	Bateau-pilote ($)	Réduction pour le carburant ($)	Effet de tous les ajustements ($)
2020	98 730 804	1 864 305	441 222	363 385	(162 640)	2 506 272
2021	98 515 444	2 141 083	750 016	363 382	(162 640)	3 091 841
2022	98 493 680	2 145 525	781 308	363 382	(162 640)	3 127 575
2023	109 815 674	2 393 868	718 544	396 840	(162 640)	3 346 612
2024	109 810 226	2 393 868	718 544	396 840	(162 640)	3 346 612
2025	109 807 505	2 393 868	718 544	396 840	(162 640)	3 346 612
2026	109 806 145	2 393 868	718 544	396 840	(162 640)	3 346 612
2027	109 805 465	2 393 868	718 544	396 840	(162 640)	3 346 612
2028	109 805 125	2 393 868	718 544	396 840	(162 640)	3 346 612
2029	109 804 955	2 393 868	718 544	396 840	(162 640)	3 346 612

The data source used for the purposes of calculating the effects of this set of amendments is the Authority's forecasting tool. The Authority's tool allows the user to see the impacts of each change to the Authority's revenues, expenses and cash flows (looking forward 15 years) from changes to assumptions. Assumptions that can be manipulated include the following:

- Unit, hourly and travel rates
- Years in which the rates apply
- Launch rates by station
- Launch replacement fees (pilot boat charges)
- Administration fees
- Union increases
- CPI assumptions
- Project expenses
- Interest rates
- Fuel rates at the pump
- Investment account draws/withdrawals
- Technology fees
- Pilot hires, attrition for full-time, seasonal and half-time pilots

A cost-benefit analysis is done in real time with stakeholders, using the Authority's model, in order to work out what tariff changes are acceptable by keeping cash within reasonable limits (maintaining the self-sufficiency mandate).

Small business lens

The small business lens does not apply, as there are no associated impacts on small businesses. The majority of commercial vessels are owned by large companies ($100 million plus). Smaller pleasure vessels are generally owned by high–net-worth individuals and typically apply for a waiver from compulsory pilotage, which would exempt them from pilotage charges.

One-for-one rule

These amendments seeks to increase tariffs and adjust charges for pilotage services. All administrative systems are already in place to execute these changes; thus, no incremental administrative burden would be borne on industry, and the one-for-one rule would not apply.

Regulatory cooperation and alignment

The amendments are not part of a formal regulatory cooperation initiative.

La source de données utilisée aux fins du calcul des effets de cet ensemble de modifications est l'outil de prévision de l'Administration. L'outil de l'Administration permet à l'utilisateur de voir les incidences de chaque modification sur les revenus, les dépenses et l'encaisse de l'Administration (pour les 15 années à venir), en modifiant les hypothèses. Les hypothèses pouvant être manipulées sont les suivantes :

- Tarifs unitaires, horaires et de déplacement
- Années auxquelles les tarifs s'appliquent
- Tarifs des bateaux-pilotes par station
- Droits de remplacement des bateaux-pilotes
- Frais d'administration
- Augmentations des syndicats
- Hypothèses concernant l'IPC
- Dépenses de projet
- Taux d'intérêt
- Prix du carburant à la pompe
- Retraits du compte de placement
- Frais technologiques
- Embauche de pilotes, attrition des pilotes à temps plein, saisonniers et à mi-temps

Une analyse des coûts et avantages est effectuée en temps réel avec les intervenants, à l'aide du modèle de l'Administration, afin de déterminer les modifications de tarif qui sont acceptables en maintenant l'encaisse dans des limites raisonnables (pour maintenir l'autonomie financière).

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, car il n'y a pas d'incidence associée aux petites entreprises. La majorité des navires commerciaux sont détenus par de grandes entreprises (100 millions de dollars et plus). Les petits navires de plaisance sont généralement détenus par des particuliers fortunés qui demandent habituellement une exemption du pilotage obligatoire, ce qui les exempte des droits de pilotage.

Règle du « un pour un »

Ces modifications visent à augmenter les tarifs et à ajuster les droits pour les services de pilotage. Tous les systèmes administratifs sont déjà en place pour effectuer ces modifications. Ainsi, aucun fardeau administratif supplémentaire ne serait assumé par l'industrie, et la règle du « un pour un » ne s'appliquerait pas.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Ces modifications ne font pas partie d'une initiative officielle de coopération en matière de réglementation.

Strategic environmental assessment

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.

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une évaluation préliminaire a conclu qu'une évaluation environnementale stratégique n'est pas requise.

Gender-based analysis plus

No gender-based analysis plus (GBA+) impacts have been identified for these amendments. The amendments put forward tariffs that are considered to be fair and reasonable for the purpose of delivering safe and efficient pilotage services.

Analyse comparative entre les sexes plus

Aucune incidence concernant l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été cernée pour les présentes modifications. Les modifications mettent de l'avant des tarifs qui sont considérés comme justes et raisonnables aux fins de la prestation de services de pilotage sécuritaires et efficaces.

Rationale

The amendments to the *Regulations* will ensure the Authority is able to remain financially self-sufficient. The Authority estimates that the charge of $57 will allow it to recuperate enough revenue to cover the charges anticipated in accordance with section 37.1 of the Act, and expected to be paid to the Minister of Transport by the first quarter of 2021.

Justification

Les modifications au Règlement permettront à l'Administration de demeurer financièrement autonome. L'Administration estime que le droit de 57 $ lui permettra de récupérer suffisamment de revenus pour couvrir les frais prévus conformément à l'article 37.1 de la Loi et qui devraient être payés au ministre des Transports d'ici le premier trimestre de 2021.

Implementation and compliance and enforcement

Implementation

The amended tariffs will be published in the *Pacific Pilotage Tariff Regulations*, and on the Authority's website. Also, the amended tariffs will come into force on April 1, 2020, with the exception of the *Pilotage Act* administration charge, which will come into force on August 21, 2020.

Mise en œuvre et conformité et application

Mise en œuvre

Les tarifs modifiés seront publiés dans le *Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique* et sur le site Web de l'Administration. Le nouveau règlement entrerait en vigueur le 1er avril 2020 à l'exception des droits d'administration de la *Loi sur le pilotage*, qui entreront en vigueur le 21 août 2020.

Compliance and enforcement

The *Pilotage Act* provides an enforcement mechanism for all regulations made by pilotage authorities. Pilotage authorities can inform a customs officer at any port in Canada to withhold clearance from any ship for which pilotage charges are outstanding and unpaid. Any person who fails to comply with the Act or the Regulations is guilty of an offence, and liable on summary conviction to a fine not exceeding $5,000. These amendments are not expected to produce any changes to these compliance and enforcement mechanisms.

Conformité et application

La *Loi sur le pilotage* fournit un mécanisme d'application pour tous les règlements pris par les administrations de pilotage. Les administrations de pilotage peuvent aviser un agent des douanes de tout port au Canada de refuser de donner congé à tout navire pour lequel des droits de pilotage sont exigibles et impayés. Toute personne qui ne se conforme pas à la Loi ou au Règlement est coupable d'un délit et passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende ne dépassant pas 5 000 $. Les présentes modifications ne devraient entraîner aucun changement aux mécanismes de conformité et d'application.

Contact

Stefan Woloszyn
Chief Financial Officer
Pacific Pilotage Authority
1000–1130 West Pender Street
Vancouver, British Columbia
V6E 4A4
Telephone: 604-666-6988
Fax: 604-666-1647
Email: swoloszyn@ppa.gc.ca
Website: www.ppa.gc.ca

Personne-ressource

Stefan Woloszyn
Dirigeant principal des finances
Administration de pilotage du Pacifique
1130, rue West Pender, bureau 1000
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4A4
Téléphone : 604-666-6988
Télécopieur : 604-666-1647
Courriel : swoloszyn@ppa.gc.ca
Site Web : www.ppa.gc.ca

Registration
SOR/2020-59 March 25, 2020

PILOTAGE ACT

P.C. 2020-165 March 24, 2020

RESOLUTION

Whereas the Great Lakes Pilotage Authority, pursuant to subsection 34(1)[a] of the *Pilotage Act*[b], published a copy of the proposed *Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*, substantially in the annexed form, in the *Canada Gazette*, Part I, on January 11, 2020;

Therefore, the Great Lakes Pilotage Authority, pursuant to subsection 33(1) of the *Pilotage Act*[b], makes the annexed *Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*.

Cornwall, February 24, 2020

Michèle Bergevin
Chief Executive Officer
Great Lakes Pilotage Authority

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 33(1) of the *Pilotage Act*[b], approves the annexed *Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*, made by the Great Lakes Pilotage Authority.

Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations

Amendments

1 (1) Paragraph 2(2)(a) of the English version of the *Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*[1] is replaced by the following:

(a) there is a cancelled order when a request for pilotage services is cancelled by the owner, master or agent of the ship after the request was accepted; and

[a] S.C. 1998, c. 10, s. 150
[b] R.S., c. P-14
[1] SOR/84-253; SOR/2017–105, s. 1

Enregistrement
DORS/2020-59 Le 25 mars 2020

LOI SUR LE PILOTAGE

C.P. 2020-165 Le 24 mars 2020

RÉSOLUTION

Attendu que, conformément au paragraphe 34(1)[a] de la *Loi sur le pilotage*[b], l'Administration de pilotage des Grands Lacs a publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 11 janvier 2020, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*, conforme en substance au texte ci-après,

À ces causes, en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*[b], l'Administration de pilotage des Grands Lacs prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*, ci-après.

Cornwall, le 24 février 2020

La première dirigeante de l'Administration de pilotage des Grands Lacs
Michèle Bergevin

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*[b], Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*, ci-après, pris par l'Administration de pilotage des Grands Lacs.

Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs

Modifications

1 (1) L'alinéa 2(2)a) de la version anglaise du *Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*[1] est remplacé par ce qui suit :

(a) there is a cancelled order when a request for pilotage services is cancelled by the owner, master or agent of the ship after the request was accepted; and

[a] L.C. 1998, ch. 10, art. 150
[b] L.R., ch. P-14
[1] DORS/84-253; DORS/2017-105, art. 1

(2) Subsection 2(3) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(3) Pour l'application du présent règlement, la mention « port de Churchill » vaut mention de « toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, commençant à l'extrémité nord d'Eskimo Point et suivant la direction nord (vrai) jusqu'à un point éloigné de cinq milles marins de l'extrémité la plus au nord d'Eskimo Point; de là, suivant la circonférence d'un cercle dont l'extrémité la plus au nord est le centre, vers l'est et vers le sud jusqu'à la rive de la baie d'Hudson à la ligne des hautes eaux; de là, suivant la ligne des hautes eaux vers l'ouest jusqu'au cap Merry; de là, en suivant la ligne des hautes eaux sur la rive est de la rivière Churchill et en amont jusqu'à la limite de la marée; de là, traversant la rivière Churchill jusqu'à la rive ouest; de là, continuant vers le nord et suivant la ligne des hautes eaux, en aval, jusqu'au point situé au Old Fort Prince of Wales, et rejoignant Eskimo Point et le point de départ ».

2 Section 4 of the Regulations is replaced by the following:

4 A surcharge of 5% for apprentice pilot training is payable on each pilotage charge payable under section 3 in accordance with Schedule 1 or 2 for a pilotage service provided on or before December 31, 2021.

3 Section 4 of the Regulations is replaced by the following:

Additional Charge for Administration of the Act

5 An additional charge of $25 is payable for each pilot assignment for the administration of the *Pilotage Act*.

4 (1) Subsections 1(1) to (4) of Schedule 1 to the Regulations are replaced by the following:

1 (1) Subject to subsection (2), the basic charge for a passage, other than a movage, through International District No. 1 or any part of it, and its contiguous waters, is $23.18 for each kilometre ($37.30 for each statute mile), plus $497 for each lock transited.

(2) The minimum and maximum basic charges for a through trip through International District No. 1 and its contiguous waters are $1,089 and $4,782, respectively.

(3) The basic charge for a movage in International District No. 1 and its contiguous waters is $1,643.

(2) Le paragraphe 2(3) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Pour l'application du présent règlement, la mention « port de Churchill » vaut mention de « toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, commençant à l'extrémité nord d'Eskimo Point et suivant la direction nord (vrai) jusqu'à un point éloigné de cinq milles marins de l'extrémité la plus au nord d'Eskimo Point; de là, suivant la circonférence d'un cercle dont l'extrémité la plus au nord est le centre, vers l'est et vers le sud jusqu'à la rive de la baie d'Hudson à la ligne des hautes eaux; de là, suivant la ligne des hautes eaux vers l'ouest jusqu'au cap Merry; de là, en suivant la ligne des hautes eaux sur la rive est de la rivière Churchill et en amont jusqu'à la limite de la marée; de là, traversant la rivière Churchill jusqu'à la rive ouest; de là, continuant vers le nord et suivant la ligne des hautes eaux, en aval, jusqu'au point situé au Old Fort Prince of Wales, et rejoignant Eskimo Point et le point de départ ».

2 L'article 4 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

4 Un droit supplémentaire de 5 % pour la formation des apprentis-pilotes est à payer sur chaque droit de pilotage à payer en application de l'article 3 et conformément aux annexes 1 ou 2 pour un service de pilotage fourni au plus tard le 31 décembre 2021.

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

Droit supplémentaire pour l'exécution de la loi

5 Un droit supplémentaire de 25 $ est à payer, relativement à l'exécution de la *Loi sur le pilotage*, pour chaque affectation d'un pilote.

4 (1) Les paragraphes 1(1) à (4) de l'annexe 1 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

1 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le droit de base à payer pour une traversée, à l'exception d'un déplacement, via la circonscription internationale no 1 ou une partie de celle-ci, et ses eaux limitrophes, est de 23,18 $ le kilomètre (37,30 $ le mille terrestre), plus 497 $ pour chaque écluse franchie.

(2) Le droit de base à payer pour un voyage direct via la circonscription internationale no 1 et ses eaux limitrophes est d'au moins 1 089 $ et d'au plus 4 782 $.

(3) Le droit de base à payer pour un déplacement dans la circonscription internationale no 1 et ses eaux limitrophes est de 1 643 $.

(4) If a ship, during its passage through the Welland Canal, docks or undocks for any reason other than instructions given by the St. Lawrence Seaway Management Corporation, the basic charge is $72.84 for each kilometre ($117.22 for each statute mile), plus $436 for each lock transited, with a minimum charge of $1,457.

(2) The portion of items 1 to 15 of the table to subsection 1(5) of Schedule 1 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Item		Column 2 Basic Charge ($)
1		
	(a)	2,688
	(b)	2,688
2		2,874
3		1,697
4		4,999
5		2,874
6		2,080
7		5,795
8		3,732
9		2,874
10		1,697
11		3,762
12		3,762
13		2,920
14		1,697
15		2,080

(3) The portion of items 1 to 4 of the table to subsection 1(6) of Schedule 1 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Item	Column 2 Basic Charge ($)
1	3,968
2	3,323
3	1,494
4	1,494

(4) Si, au cours de sa traversée dans le canal Welland, un navire accoste ou appareille pour toute autre raison que des instructions données par la Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, le droit de base à payer est de 72,84 $ le kilomètre (117,22 $ le mille terrestre), plus 436 $ pour chaque écluse franchie, le droit minimal étant de 1 457 $.

(2) Le passage des articles 1 à 15 du tableau du paragraphe 1(5) de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Article		Colonne 2 Droit de base ($)
1		
	a)	2 688
	b)	2 688
2		2 874
3		1 697
4		4 999
5		2 874
6		2 080
7		5 795
8		3 732
9		2 874
10		1 697
11		3 762
12		3 762
13		2 920
14		1 697
15		2 080

(3) Le passage des articles 1 à 4 du tableau du paragraphe 1(6) de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 2 Droit de base ($)
1	3 968
2	3 323
3	1 494
4	1 494

(4) Section 1 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after subsection (7):

(7.1) An additional charge of $325 is payable for each embarkation or disembarkation of a licensed pilot at the Cape Vincent pilot boat.

(5) Section 1 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after subsection (8):

(9) An additional charge of $2,750 is payable for each time a pilot is retained on board a ship beyond the boarding point at the end of their assignment, so as to continue the voyage with a second consecutive assignment.

5 (1) The portion of item 1 of the table to subsection 2(1) of Schedule 1 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Item		Column 2 Basic Charge ($)
1		
	(a)	1,264
	(b)	1,106
	(c)	797

(2) Item 2 of the table to subsection 2(1) of Schedule 1 to the Regulations is repealed.

(3) Subsection 2(3) of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

(3) The basic charge for pilotage services consisting of a lockage and a movage between Buffalo and any point on the Niagara River below the Black Rock Lock is $2,174.

(4) A basic charge of $1,200 is payable for each docking or undocking for the purpose of loading or unloading cargo, stores or bunker fuel or effecting repairs in a compulsory pilotage area in the Great Lakes region.

6 Subsections 3(1) and (2) of Schedule 1 to the Regulations are replaced by the following:

3 (1) Subject to subsections (2) and (3), if a pilot is detained for the convenience of a ship at the end of their assignment or during an interruption of the passage of the ship through designated waters or contiguous waters, an additional basic charge of $102 is payable for each hour or

(4) L'article 1 de l'annexe 1 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (7), de ce qui suit :

(7.1) Un droit supplémentaire de 325 $ est à payer pour chaque embarquement ou débarquement d'un pilote breveté au bateau-pilote de Cape Vincent.

(5) L'article 1 de l'annexe 1 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (8), de ce qui suit :

(9) Un droit supplémentaire de 2 750 $ est à payer chaque fois qu'un pilote est tenu de rester à bord d'un navire au-delà du point d'embarquement à la fin de son affectation afin de poursuivre le voyage pour une deuxième affectation consécutive.

5 (1) Le passage de l'article 1 du tableau du paragraphe 2(1) de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Article		Colonne 2 Droit de base ($)
1		
	a)	1 264
	b)	1 106
	c)	797

(2) L'article 2 du tableau du paragraphe 2(1) de l'annexe 1 du même règlement est abrogé.

(3) Le paragraphe 2(3) de l'annexe 1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Le droit de base à payer pour les services de pilotage comportant un éclusage et un déplacement entre Buffalo et tout point sur la rivière Niagara en aval de l'écluse Black Rock est de 2 174 $.

(4) Un droit de base de 1 200 $ est à payer pour chaque accostage ou appareillage en vue du chargement ou du déchargement de marchandises, de provisions ou de combustible de soute ou de l'exécution de réparations dans une zone de pilotage obligatoire de la région des Grands Lacs.

6 Les paragraphes 3(1) et (2) de l'annexe 1 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

3 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), si, pour les besoins du navire, un pilote est retenu à la fin de son affectation ou durant une interruption de la traversée du navire dans des eaux désignées ou limitrophes, le droit de base supplémentaire à payer est de 102 $ pour chaque heure ou

part of an hour, including the first hour, that the pilot is detained.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is $2,448.

7 Section 4 of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

4 (1) Subject to subsection (2), if the departure or movage of a ship to which a pilot has been assigned is delayed for the convenience of the ship for more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of $102 is payable for each hour or part of an hour of that delay, including the first hour.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is $2,448.

8 (1) Paragraphs 5(1)(a) and (b) of Schedule 1 to the Regulations are replaced by the following:

(a) a basic charge of $2,113;

(b) a basic charge of $102 for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time that the pilot reports for duty at the designated boarding point and the time of the cancellation; and

(2) Paragraph 5(2)(a) of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

(a) a basic charge of $2,113; and

9 Section 8 of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

8 (1) If a pilot is unable to board a ship at the designated boarding point and must, in order to board it, travel beyond the area for which the pilot's services are requested, a basic charge of $607 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period during which the pilot is away from the designated boarding point.

(2) If a pilot is carried on a ship beyond the area for which the pilot's services are requested, a basic charge of $607 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period before the pilot's return to the designated disembarkation point.

(3) In addition to the basic charges set out in subsections (1) and (2), a charge is payable in an amount equal to the sum of the travel and other expenses incurred by a pilot that are directly associated with the requirement to travel to or from a place other than the pilot's designated boarding or disembarkation point.

fraction d'heure, y compris la première heure, pendant laquelle le pilote est retenu.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 2 448 $ par période de 24 heures.

7 L'article 4 de l'annexe 1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

4 (1) Sous réserve du paragraphe (2), si le départ ou le déplacement d'un navire auquel a été affecté un pilote est, pour les besoins du navire, retardé de plus d'une heure après l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 102 $ pour chaque heure ou fraction d'heure de retard, y compris la première heure.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 2 448 $ par période de 24 heures.

8 (1) Les alinéas 5(1)a) et b) de l'annexe 1 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) un droit de base de 2 113 $;

b) un droit de base de 102 $ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné et le moment où la commande est annulée;

(2) L'alinéa 5(2)a) de l'annexe 1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) un droit de base de 2 113 $;

9 L'article 8 de l'annexe 1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

8 (1) Si un pilote ne peut monter à bord d'un navire à son point d'embarquement désigné et qu'il doit voyager au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés pour pouvoir monter à bord, le droit de base à payer est de 607 $ pour chaque période de 24 heures ou moins durant laquelle le pilote est absent de son point d'embarquement désigné.

(2) Si un pilote est transporté par un navire au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés, le droit de base à payer est de 607 $ pour chaque période de 24 heures ou moins qui précède son retour à son point de débarquement désigné.

(3) Outre les droits de base visés aux paragraphes (1) et (2), est à payer un droit égal à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote qui sont directement liés à son obligation de se rendre à un autre endroit que le point d'embarquement ou de débarquement désigné ou d'en revenir.

10 Section 9 of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

9 If a request for pilotage services is made with less than 12 hours' notice and those services are provided, an additional charge of $3,821 is payable.

Pilot Travel

10 (1) If a pilot must travel to embark on a ship at a location other than one of the designated boarding points at the extremities of a compulsory pilotage area in order to provide pilotage services

(a) during the period beginning on January 1 and ending on March 21 of the same year, a basic charge is payable in an amount equal to the sum of the reasonable travel and other expenses incurred by the pilot in travelling from their residence to the embarking location; or

(b) at other times of the year, a basic charge is payable in an amount equal to the sum of the reasonable travel and other expenses incurred by the pilot in travelling from their home base to the embarking location.

(2) If a pilot must disembark from a ship at a location other than one of the designated disembarkation points at the extremities of a compulsory pilotage area after providing pilotage services

(a) during the period beginning on January 1 and ending on March 21 of the same year, a basic charge is payable in an amount equal to the sum of the reasonable travel and other expenses incurred by the pilot in travelling from the disembarking location to their residence; or

(b) at other times of the year, a basic charge is payable in an amount equal to the sum of the reasonable travel and other expenses incurred by the pilot in travelling from the disembarking location to their home base.

11 (1) The portion of items 1 to 4 of the table to subsection 1(1) of Schedule 2 to the Regulations in columns 2 and 3 is replaced by the following:

	Column 2	Column 3
Item	**Basic Charge ($)**	**Minimum Basic Charge ($)**
1	5,865	N/A
2	27.85 for each kilometre (44.82 for each statute mile), plus 750 for each lock transited	1,509
3	1,200	N/A
4	2,259	N/A

10 L'article 9 de l'annexe 1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

9 Un droit supplémentaire de 3 821 $ est à payer si les services de pilotage sont demandés avec un préavis de moins de 12 heures et qu'ils sont fournis.

Déplacement de pilotes

10 (1) Lorsqu'un pilote doit, afin de fournir des services de pilotage, se déplacer pour embarquer à bord d'un navire à un endroit autre que l'un des points d'embarquement désignés situés aux extrémités d'une zone de pilotage obligatoire, est à payer :

a) au courant de la période commençant le 1er janvier et se terminant le 21 mars d'une année, un droit de base égal à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de sa résidence à cet endroit;

b) aux autres moments de l'année, un droit de base égal à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de sa base d'attache à cet endroit.

(2) Lorsqu'un pilote doit, après avoir fourni des services de pilotage, débarquer d'un navire à un endroit autre que l'un des points de débarquement désignés situés aux extrémités d'une zone de pilotage obligatoire, est à payer :

a) au courant de la période commençant le 1er janvier et se terminant le 21 mars d'une année, un droit de base égal à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de cet endroit à sa résidence;

b) aux autres moments de l'année, un droit de base égal à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de cet endroit à sa base d'attache.

11 (1) Le passage des articles 1 à 4 du tableau du paragraphe 1(1) de l'annexe 2 du même règlement figurant dans les colonnes 2 et 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2	Colonne 3
Article	**Droit de base ($)**	**Droit de base minimal ($)**
1	5 865	S/O
2	27,85 le kilomètre (44,82 le mille terrestre), plus 750 pour chaque écluse franchie	1 509
3	1 200	S/O
4	2 259	S/O

(2) Subsection 1(2) of Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:

(2) An additional charge of $137 is payable for each change of pilot at the St. Lambert or Beauharnois Lock.

12 Subsections 2(1) and (2) of Schedule 2 to the Regulations are replaced by the following:

2 (1) Subject to subsections (2) and (3), if a pilot is detained for the convenience of a ship at the end of their assignment or during an interruption of the passage of the ship through the Cornwall District, an additional basic charge of $196 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, that the pilot is detained.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is $4,704.

13 Section 3 of Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:

3 (1) Subject to subsection (2), if the departure or movage of a ship to which a pilot has been assigned is delayed for the convenience of the ship for more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of $196 is payable for each hour or part of an hour of that delay, including the first hour.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is $4,704.

14 (1) Paragraphs 4(1)(a) and (b) of Schedule 2 to the Regulations are replaced by the following:

(a) a basic charge of $2,235;

(b) a basic charge of $196 for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time that the pilot reports for duty at the designated boarding point and the time of the cancellation; and

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

(a) a basic charge of $2,235; and

15 Section 6 of Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:

6 If a request for pilotage services is made with less than 12 hours' notice and those services are provided, an additional charge of $3,821 is payable.

(2) Le paragraphe 1(2) de l'annexe 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Un droit supplémentaire de 137 $ est à payer lorsqu'il y a relève du pilote aux écluses de Saint-Lambert ou de Beauharnois.

12 Les paragraphes 2(1) et (2) de l'annexe 2 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

2 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), si, pour les besoins du navire, un pilote est retenu à la fin de son affectation ou durant une interruption de la traversée du navire dans la circonscription de Cornwall, le droit de base supplémentaire à payer est de 196 $ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, pendant laquelle le pilote est retenu.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 4 704 $ par période de 24 heures.

13 L'article 3 de l'annexe 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

3 (1) Sous réserve du paragraphe (2), si le départ ou le déplacement d'un navire auquel a été affecté un pilote est, pour les besoins du navire, retardé de plus d'une heure après l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 196 $ pour chaque heure ou fraction d'heure de retard, y compris la première heure.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 4 704 $ par période de 24 heures.

14 (1) Les alinéas 4(1)a) et b) de l'annexe 2 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) un droit de base de 2 235 $;

b) un droit de base de 196 $ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné et le moment où la commande est annulée;

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

a) un droit de base de 2 235 $;

15 L'article 6 de l'annexe 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

6 Un droit supplémentaire de 3 821 $ est à payer si les services de pilotage sont demandés avec un préavis de moins de 12 heures et qu'ils sont fournis.

Pilot Travel

7 (1) If a pilot must travel to embark on a ship at a location other than one of the designated boarding points at the extremities of the Cornwall District in order to provide pilotage services

(a) during the period beginning on January 1 and ending on March 21 of the same year, a basic charge is payable in an amount equal to the sum of the reasonable travel and other expenses incurred by the pilot in travelling from their residence to the embarking location; or

(b) at other times of the year, a basic charge is payable in an amount equal to the sum of the reasonable travel and other expenses incurred by the pilot in travelling from their home base to the embarking location.

(2) If a pilot must disembark from a ship at a location other than one of the designated disembarkation points at the extremities of the Cornwall District after providing pilotage services

(a) during the period beginning on January 1 and ending on March 21 of the same year, a basic charge is payable in an amount equal to the sum of the reasonable travel and other expenses incurred by the pilot in travelling from the disembarking location to their residence; or

(b) at other times of the year, a basic charge is payable in an amount equal to the sum of the reasonable travel and other expenses incurred by the pilot in travelling from the disembarking location to their home base.

16 Subsection 2(1) of Schedule 3 to the Regulations is replaced by the following:

2 (1) A basic charge of $1,310 is payable each time there is a cancelled order or cancelled sail.

Coming into Force

17 (1) These Regulations, except section 3, come into force on the day on which they are registered.

(2) Section 3 comes into force on July 1, 2020.

Déplacement de pilotes

7 (1) Lorsqu'un pilote doit, afin de fournir des services de pilotage, se déplacer pour embarquer à bord d'un navire à un endroit autre que l'un des points d'embarquement désignés situés aux extrémités de la circonscription de Cornwall, est à payer :

a) au courant de la période commençant le 1er janvier et se terminant le 21 mars d'une année, un droit de base égal à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de sa résidence à cet endroit;

b) aux autres moments de l'année, un droit de base égal à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de sa base d'attache à cet endroit.

(2) Lorsqu'un pilote doit, après avoir fourni des services de pilotage, débarquer d'un navire à un endroit autre que l'un des points de débarquement désignés situés aux extrémités de la circonscription de Cornwall, est à payer :

a) au courant de la période commençant le 1er janvier et se terminant le 21 mars d'une année, un droit de base égal à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de cet endroit à sa résidence;

b) aux autres moments de l'année, un droit de base égal à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de cet endroit à sa base d'attache.

16 Le paragraphe 2(1) de l'annexe 3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

2 (1) Un droit de base de 1 310 $ est à payer pour chaque commande annulée ou manœuvre annulée.

Entrée en vigueur

17 (1) Le présent règlement, sauf l'article 3, entre en vigueur à la date de son enregistrement.

(2) L'article 3 entre en vigueur le 1er juillet 2020.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Issues

The current tariff rates imposed by the Authority are not sufficient for the Authority to be financially self-sustaining. In addition, the Office of the Auditor General of Canada has identified a need to amend the Regulations in order to formalize the long-standing industry-accepted practice of charging for pilot travel costs.

Background

The Authority is a Crown corporation whose mandate is to establish, operate, maintain, and administer a safe and efficient pilotage service in all Canadian waters subject to compulsory pilotage within the Great Lakes region. In accordance with the *Pilotage Act* (the Act), the Authority makes regulations prescribing fair and reasonable tariffs, at a level necessary for the Authority to be financially self-sustaining. The regulatory process ensures stakeholder consultation and transparency in tariff setting; therefore, the process is initiated many months before tariffs can come into force.

In its 2008 special examination report, the Auditor General required the Authority to take measures to eliminate its accumulated deficit and to become financially self-sustaining within a reasonable time frame. The Authority has taken several measures to control its operating and administration costs, and to increase revenues. By the end of 2018, the Authority's 2009 accumulated deficit level of $5.5 million had been reduced to $0.5 million. However, the Authority is anticipating a $1.6 million loss for 2019. The tariff amendments allow the Authority to eliminate its accumulated deficit by the end of 2020 and position the Authority to establish a reserve fund so that future losses can be addressed without affecting the Authority's financial self-sufficiency.

In 2019, following a review of the Act, amendments were tabled in Bill C-97 (*Budget Implementation Act, 2019, No. 1*), and received royal assent in June 2019. The coming into force of the amendments will occur over four orders in council, on dates set by the Governor in Council. In August 2019, the first of the amendments came into force, including section 37.1: "For the purpose of defraying the costs of the administration of this Act, including the development of regulations, and the enforcement of this Act, an Authority shall, on request, pay to the Minister an

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Les droits tarifaires actuels perçus par l'Administration sont insuffisants pour lui permettre d'être financièrement autonome. En outre, le Bureau du vérificateur général du Canada a identifié le besoin de modifier le Règlement afin de formaliser la pratique de facturer les frais de déplacement des pilotes, une pratique qui est acceptée depuis longtemps par l'industrie.

Contexte

L'Administration est une société d'État dont le mandat consiste à établir, exploiter, maintenir et administrer un service de pilotage sécuritaire et efficace dans toutes les eaux canadiennes soumises au pilotage obligatoire dans la région des Grands Lacs. En vertu de la *Loi sur le pilotage* (la Loi), l'Administration établit des règlements prévoyant des droits de pilotage équitables et raisonnables, qui doivent être suffisants pour lui permettre d'être financièrement autonome. Le processus réglementaire prévoit la consultation avec les intervenants et l'établissement des tarifs de façon transparente, c'est pourquoi le processus est amorcé plusieurs mois avant que les nouveaux tarifs puissent entrer en vigueur.

Dans son rapport d'examen spécial de 2008, le vérificateur général a demandé que l'Administration prenne des mesures pour éliminer son déficit accumulé et devienne financièrement autonome dans un délai raisonnable. L'Administration a pris plusieurs mesures pour maîtriser ses coûts de fonctionnement et d'administration et pour augmenter ses revenus. Au terme de l'exercice 2018, elle avait réduit à 0,5 million de dollars son déficit accumulé, lequel totalisait 5,5 millions de dollars en 2009. Toutefois, l'Administration anticipe une perte de 1,6 million de dollars pour l'exercice 2019. Les modifications tarifaires proposées lui permettraient d'éliminer son déficit accumulé au plus tard à la fin de 2020 et de créer un fonds de réserve pour combler ses pertes à venir sans entraver son autonomie financière.

Par suite d'un examen de la Loi, des modifications ont été proposées en 2019 et ont reçu la sanction royale en juin 2019 par le biais du projet de loi C-97 (*Loi nº 1 d'exécution du budget de 2019*). L'entrée en vigueur des modifications sera promulguée par quatre décrets, à des dates fixées par la gouverneure en conseil. Les premières modifications sont entrées en vigueur en août 2019, y compris l'article 37.1 : « Pour couvrir les coûts associés à l'exécution de la présente loi, notamment l'élaboration de règlements, et au contrôle d'application de celle-ci, une

amount specified by the Minister in a time and manner specified by the Minister."

Administration doit payer au ministre, sur requête de celui-ci, la somme qu'il précise, selon les modalités qu'il détermine. »

The tariff amendments include provisions to address costs associated with the implementation of section 37.1 of the Act. On January 27, 2020, the Authority received a letter from the Minister of Transport indicating the amount they will be required to pay to Transport Canada in 2020–2021 for the costs of administering the Act. This amount was lower than previously anticipated, and, as a result, the Authority has changed the coming-into-force date for the *Pilotage Act* administration charge to ensure that the amendment remains fair and reasonable. In light of the process required to adjust tariff rates, it is necessary to implement the charge by July 1, 2020, in order to have sufficient revenue to pay the costs by the first quarter of 2021, as anticipated.

Les modifications tarifaires comprennent des dispositions pour faire face aux coûts associés à l'entrée en vigueur de l'article 37.1 de la Loi. Le 27 janvier 2020, l'Administration a reçu une lettre du ministre indiquant le montant qu'elle devra payer à Transports Canada en 2020-2021 pour les droits d'administration de la Loi. Ce montant était inférieur à ce qui avait été prévu précédemment et, par conséquent, l'Administration a modifié la date d'entrée en vigueur des droits d'administration de la *Loi sur le pilotage* pour faire en sorte que cette modification demeure juste et raisonnable. Compte tenu du processus requis pour ajuster les tarifs, il est nécessaire de mettre en œuvre le droit d'ici le 1er juillet 2020 afin de disposer de revenus suffisants pour payer les coûts anticipés d'ici le premier trimestre de 2021, comme prévu.

Also some of the amendments take into consideration recent recommendations from the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR) that the wording in certain provisions be clarified and corrected.

De plus, certaines des modifications tiennent compte des recommandations récentes du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMPER) que le libellé de certaines dispositions soit clarifié et corrigé.

Objective

The amendments allow the Authority to

1. levy tariffs that are fair and reasonable to remain financially self-sufficient;
2. continue to recruit and train apprentice pilots;
3. fulfill obligations associated with the purchase of a pilot boat as per the terms of a Memorandum of Understanding (MOU) with the United States Coast Guard;
4. introduce a cost-recovery mechanism to recover incremental pilot compensation when pilots remain on vessels on overtime beyond their original assignment to reduce delays to vessels due to a shortage of pilots;
5. standardize the docking/undocking and stoppage charges in all districts as to generate sufficient charges to remain financially self-sufficient;
6. continue to enlist services from the service provider between the St. Lambert and the Beauharnois Locks;
7. formalize the recovery of pilot travel costs in the Regulations;
8. ensure greater clarity in provisions identified by the SJCSR; and
9. generate revenues to cover the new *Pilotage Act* administration charge, as set out in the new section 37.1 of the Act.

Objectif

Les modifications permettent à l'Administration :

1. de percevoir des droits équitables et raisonnables qui permettent le maintien de l'autonomie financière;
2. de poursuivre le recrutement et la formation d'apprentis-pilotes;
3. de s'acquitter des obligations associées à l'achat d'un bateau-pilote conformément à un protocole d'entente conclu avec la Garde côtière américaine;
4. d'instaurer un mécanisme pour recouvrer les coûts additionnels de salaires versés aux pilotes lorsque ceux-ci demeurent à bord d'un navire en raison d'heures supplémentaires effectuées au-delà de leur affectation originale dans le but de réduire les retards aux navires dus au manque de pilotes;
5. d'uniformiser les droits entre les différentes circonscriptions en ce qui a trait aux accostages, appareillages et arrêts, de manière à générer suffisamment de redevances pour maintenir l'autonomie financière;
6. de continuer de retenir les services du fournisseur aux écluses de Saint-Lambert et de Beauharnois;
7. de formaliser dans le Règlement le recouvrement des frais de déplacement des pilotes;
8. assurer une plus grande clarté des dispositions identifiées par le CMPER;
9. de générer des redevances pour recouvrer les nouveaux droits d'administration de la *Loi sur le pilotage* établis par le nouvel article 37.1 de cette loi.

Description

The Authority is implementing the following changes, effective April 1, 2020:

1. Based on the anticipated increase in demand for pilotage services, the Authority is introducing a 3.0% increase for all rates, other than those specifically noted below.
2. Given that a relatively high number of apprentice pilots will need to be recruited and trained in the next five years due to imminent pilot retirements and increased current traffic demand, the Authority is extending the current 5.0% apprentice pilot training surcharge for an additional 12 months ending December 31, 2021.
3. The St. Lawrence Seaway Pilots Association (SSPA) provides the Authority with pilot boat services at the change point in Cape Vincent, New York, at no cost to the Authority as set out in the current MOU between the Authority and the U.S. Coast Guard. The SSPA has identified the need to procure a new pilot boat in order to better navigate under ice and wind conditions, and to help maintain a reliable and efficient pilotage service. The SSPA has estimated the cost of this procurement to be approximately US$1.7 million. The U.S. Coast Guard and the SSPA have met with their industry stakeholders to explain the need for a new pilot boat, and to discuss strategies to repay the financing costs. As per the MOU, the SSPA will recover a portion of the cost of purchasing the new pilot boat by charging the Authority for each assignment conducted in the Great Lakes region. Accordingly, the Authority is proposing to introduce a new corresponding pilot boat charge that would be removed once the costs have been recovered. The Authority is introducing a new pilot boat charge for all assignments at Cape Vincent, New York, in the amount of $325 per pilot transfer.
4. When compared with the traffic prior to 2014, traffic in the Great Lakes has increased in excess of 15%, and is being serviced by the same complement of pilots. To avoid costly vessel delays when replacement pilots are not immediately available, pilots are remaining on board the vessel on overtime to continue the transit. However, the current tariffs are not structured to recover the additional compensation due to the pilot on overtime. The Authority is introducing a $2,750 charge per assignment, to be applied when the pilot is not relieved and remains on board to continue the transit on overtime.
5. The charges for docking/undocking and stoppages are currently inconsistent or lacking in the current tariffs, although pilot compensation, under the most recent collective agreements, has been standardized across all districts. Therefore, the Authority is standardizing the rates for all docking/undocking and stoppages at $1,200, as well as introducing these charges for International District No. 1 and the Welland Canal, as well

Description

L'Administration met en œuvre les changements suivants à compter du 1er avril, 2020 :

1. Se fondant sur l'augmentation prévue de la demande de service, l'Administration propose une hausse tarifaire générale de 3,0 %, à l'exception des tarifs particuliers indiqués ci-dessous.
2. Étant donné le nombre relativement élevé d'apprentis-pilotes qui devront être recrutés et formés dans les cinq prochaines années en raison du départ à la retraite imminent de pilotes et de l'augmentation actuelle du trafic, l'Administration propose de prolonger de 12 mois, soit jusqu'au 31 décembre 2021, l'actuel droit supplémentaire pour la formation des apprentis-pilotes de 5,0 %.
3. La St. Lawrence Seaway Pilots Association (SSPA) fournit sans frais à l'Administration les services de bateau-pilote pour la relève des pilotes à Cape Vincent, dans l'État de New York, conformément au protocole d'entente en vigueur entre l'Administration et la Garde côtière américaine. La SSPA a exprimé le besoin de se procurer un nouveau bateau-pilote afin de faciliter la navigation dans les glaces et par grand vent et ainsi contribuer à maintenir un service de pilotage fiable et efficace. La SSPA a estimé le coût d'achat de ce bateau-pilote à 1,7 million de dollars américains. La Garde côtière américaine et la SSPA ont rencontré leurs intervenants de l'industrie pour leur expliquer le besoin d'un nouveau bateau-pilote et discuter des stratégies de recouvrement des coûts. En vertu du protocole d'entente, la SSPA recouvrera une partie du coût d'achat en facturant à l'Administration un montant pour chaque affectation de pilotage dans la région des Grands Lacs. Par conséquent, l'Administration propose d'introduire un nouveau droit à payer correspondant à cette redevance jusqu'à ce que les coûts aient été recouvrés. Elle propose donc d'introduire un droit de 325 $ à payer pour chaque affectation à Cape Vincent, dans l'État de New York.
4. Le trafic sur les Grands Lacs a augmenté de plus de 15 % depuis 2014, mais est toujours desservi par le même effectif de pilotes. Pour éviter des retards coûteux aux navires lorsqu'aucun remplaçant n'est disponible immédiatement, les pilotes restent à bord et font des heures supplémentaires pour poursuivre le voyage. Les tarifs actuels ne sont toutefois pas structurés de manière à permettre le recouvrement des salaires additionnels versés aux pilotes pour les heures supplémentaires. La présente proposition vise à instaurer un droit de 2 750 $ par affectation à payer lorsque le pilote n'est pas remplacé et demeure à bord pour faire des heures supplémentaires pour poursuivre le voyage.
5. Les droits relatifs aux accostages, appareillages et arrêts sont actuellement incohérents ou manquants dans les tarifs, bien que les salaires des pilotes à cet

as the River Tour in International District No. 2.

6. The Authority is adjusting the pilot transfer fee for all vessels transiting through the St. Lambert and the Beauharnois Locks. This adjustment covers the fee charged by the service provider who facilitates the pilot transfer. The Authority is proposing to increase the fee from $135 to $137 per pilot transfer through these locks.

7. The Authority and its customers reached an agreement several years ago for the Authority to charge its customers for pilot travel costs when the pilot embarks or disembarks at a location that is other than the pilot change point at the extremities of the district. During the Authority's 2018 financial audit by the Office of the Auditor General of Canada, it was recommended that the Authority formalize this arrangement in the Regulations.

8. The Authority will adjust the French text in the definition of "port of Churchill" to directly align with that used in the *Public Ports and Public Port Facilities Regulations* made under the *Canada Marine Act*. As well, the Authority will replace the words "reasonable travel and other expenses" with "travel and other reasonable expenses" for pilot travel associated with overcarriage.

The following change will come into effect on July 1, 2020:

9. The Authority is levying a flat charge in the amount of $25 per assignment.

Regulatory development

Consultation

The Authority's principal stakeholder is the Shipping Federation of Canada (the Federation). The Federation represents the owners and operators of foreign-flagged ships that are required, by law, to enlist pilotage services from the Authority while transiting the Great Lakes system. The Federation represents approximately 80–85% of the Authority's clientele. The other principal stakeholder of the Authority is the Chamber of Marine Commerce (the Chamber), which represents the owners and operators of Canadian-flagged ships. While the majority of Canadian-flagged ships do not enlist pilotage services from the Authority (as they elect to enlist services from pilotage certificate holders instead), approximately 10 of the Chamber's 70 domestic ships are Canadian tankers that

égard aient été uniformisés dans toutes les circonscriptions en vertu des plus récentes conventions collectives. Par conséquent, l'Administration propose de fixer à 1 200 $ les droits actuels pour tous les accostages, appareillages et arrêts, et d'instaurer ces droits pour la circonscription internationale nº 1, le canal Welland et les rivières de la circonscription internationale nº 2.

6. L'Administration propose de rajuster le droit à payer pour une relève de pilote aux écluses de Saint-Lambert et de Beauharnois. Ce droit est applicable à tous les navires qui transitent par ces écluses et vise à couvrir les frais exigés par le fournisseur qui facilite la relève de pilote. L'Administration propose d'augmenter de 135 $ à 137 $ le droit par relève de pilote à ces écluses.

7. L'Administration et ses clients ont convenu il y a plusieurs années que l'Administration facture à ses clients les frais de déplacement des pilotes lorsque ceux-ci embarquent ou débarquent à un endroit autre que le lieu de relève situé aux extrémités de la circonscription. Dans le cadre de l'audit financier effectué par le Bureau du vérificateur général du Canada en 2018, il a été recommandé que l'Administration formalise cet arrangement dans le Règlement.

8. L'Administration ajustera le texte français dans la définition de « port de Churchill » pour s'assurer qu'il correspond directement à celui utilisé dans le *Règlement sur les ports publics et installations portuaires publiques* fait en vertu de la *Loi maritime du Canada*. De plus, l'Administration remplacera les mots « voyage raisonnable et autres dépenses » par « frais de voyage et autres dépenses raisonnables » pour les voyages des pilotes hors limite.

Le changement suivant entrera en vigueur le 1er juillet 2020 :

9. L'Administration propose de percevoir un droit forfaitaire de 25 $ par affectation.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Le principal intervenant de l'Administration est la Fédération maritime du Canada (la Fédération). Celle-ci représente les propriétaires et armateurs de navires étrangers qui sont tenus en vertu de la loi de faire appel aux services de pilotage de l'Administration lorsqu'ils voyagent dans le réseau des Grands Lacs. Elle représente environ 80 à 85 % de la clientèle de l'Administration. La Chambre de commerce maritime (la Chambre) est l'autre intervenant important de l'Administration; elle représente les propriétaires et armateurs de navires canadiens. Bien que la majorité des navires canadiens ne fasse pas appel aux services de l'Administration (ces navires utilisent plutôt les services de titulaires de certificat de pilotage), environ 10 des 70 navires de la Chambre sont des navires-citernes

request the use of a pilot. The Chamber represents approximately 15–20% of the Authority's clientele.

The Authority consulted with the Federation several times throughout 2019 as well as with the Chamber. All stakeholders are aware that the Authority must respect its objective to remain financially self-sufficient. It is worth noting that the Federation has publicly stated that all proposed pilotage tariffs are too costly to industry. Further, the Federation believes that the Authority should extend its accumulated deficit elimination strategy over another five years (or more) and does not see or agree with the urgency for the Authority to be financially self-sufficient by the end of fiscal year 2020. Despite this view on tariffs, the Federation has also voiced extreme criticisms regarding the high level of vessel delays due to pilot shortages.

As required under subsection 34(1) of the Act, these amendments were published in the *Canada Gazette*, Part I, on January 11, 2020, followed by a 30-day comment period to provide interested persons with the opportunity to make comments or to file a notice of objection with the Canadian Transportation Agency (CTA). On February 10, 2020, as per subsection 34(2) of the Act, the Federation filed an objection to the Authority's proposed tariff amendments, believing them to be neither fair nor reasonable, as well as prejudicial to the public interest.

On January 27, 2020, the Authority received a letter from the Minister of Transport indicating the amount they will be required to pay, under section 37.1, for the 2020–2021 period. The amount is lower than previously anticipated. As a result, the Authority has chosen to delay the coming into force of the charge to July 1, 2020.

While the Authority acknowledges the concerns of the industry, the Authority has a duty to reassure the Canadian public that it is fiscally responsible with a duty to be financially self-sufficient. Extending the accumulated deficit over the next five years would impede the Authority's ability to be financially self-sufficient and to develop a financial reserve policy to weather future financial uncertainties. With respect to the *Pilotage Act* administration charge, section 37.1 of the Act obliges the Authority to pay charges to the Minister of Transport to defray the costs of administering the Act. In light of the time it takes to adjust tariff rates through the regulatory process, the Authority has no choice but to move forward with the amendment in order to secure the revenue necessary to be able to pay the charges by the first quarter of 2021, as anticipated. Therefore, the Authority maintains its position that the tariff amendments are necessary and that it will proceed with advancing these amendments for Governor in Council approval. Once the CTA will have made a

canadiens qui demandent les services d'un pilote. La Chambre représente environ 15 à 20 % de la clientèle de l'Administration.

L'Administration a consulté la Fédération à plusieurs reprises en 2019 ainsi que la Chambre. Tous les intervenants sont conscients du fait que l'Administration doit respecter son objectif de demeurer financièrement autonome. Il convient de signaler que la Fédération a déclaré publiquement que tous les droits de pilotage coûtent trop cher à l'industrie. De plus, elle estime que l'Administration devrait prolonger sa stratégie d'élimination du déficit sur une période de cinq autres années (ou plus) et ne croit pas qu'il y a urgence pour l'Administration d'être financièrement autonome d'ici la fin de l'exercice 2020. Malgré ce point de vue sur les tarifs, la Fédération a également exprimé des critiques verbales extrêmes à propos du nombre élevé de retards occasionnés aux navires en raison du manque de pilotes.

Comme l'exige le paragraphe 34(1) de la Loi, ces modifications ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 11 janvier 2020, et une période de commentaires de 30 jours a suivi afin d'offrir la possibilité aux intéressés de faire des remarques ou de déposer un avis d'opposition auprès de l'Office des transports du Canada (OTC). Le 10 février 2020, conformément au paragraphe 34(2) de la Loi, la Fédération a déposé un avis d'opposition aux modifications tarifaires proposées par l'Administration, estimant qu'elles ne sont ni justes ni raisonnables, ainsi que préjudiciables à l'intérêt du public.

Le 27 janvier 2020, l'Administration a reçu une lettre du ministre des Transports indiquant le montant qu'elle devra payer en vertu de l'article 37.1, pour la période 2020-2021. Ce montant est inférieur aux prévisions antérieures. Par conséquent, l'Administration a choisi de reporter la date d'entrée en vigueur du droit au 1er juillet 2020.

Bien que l'Administration reconnaisse les préoccupations de l'industrie, elle a le devoir de rassurer le public canadien sur sa position financière et sa responsabilité d'être financièrement autonome. L'allongement du déficit accumulé au cours des cinq prochaines années entraverait la capacité de l'Administration à être financièrement autonome et à élaborer une politique de réserve financière pour faire face aux futures incertitudes financières. En ce qui concerne les droits d'administration de la *Loi sur le pilotage*, l'article 37.1 de la Loi oblige l'Administration à payer des droits au ministre pour couvrir les droits d'administration de la Loi. Compte tenu du temps nécessaire pour ajuster les taux tarifaires par le biais du processus réglementaire, l'Administration n'a pas d'autre choix que d'aller de l'avant avec la modification afin de garantir les revenus nécessaires pour pouvoir payer les redevances d'ici le premier trimestre de 2021, comme prévu. Par conséquent, l'Administration maintient sa position selon laquelle les modifications tarifaires sont nécessaires et

recommendation to the Authority, the Authority will govern itself accordingly.

qu'elle procédera à l'avancement de ces modifications pour approbation par le gouverneur en conseil. Une fois que l'OTC aura présenté sa recommandation à l'Administration, celle-ci se gouvernera en conséquence.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

In accordance with the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, an analysis was undertaken to determine whether the amendments were likely to give rise to modern treaty obligations. This assessment examined the geographic scope and subject matter of the amendments in relation to modern treaties in effect, and after examination, no implications or impacts on modern treaties were identified.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, une analyse a été réalisée pour déterminer si les modifications pouvaient donner lieu à des obligations en vertu des traités modernes. Cette évaluation a porté sur l'étendue géographique et l'objet des modifications par rapport aux traités modernes en vigueur et a conclu qu'il n'y a aucune incidence ou répercussion sur les traités modernes.

Instrument choice

The Authority considered a number of regulatory and non-regulatory options before proposing the present tariff amendments. A priority for the Authority is to address the long-standing deficit through a combination of cost management and pilotage charges that are fair and reasonable. However, the Authority does not have a means of fixing pilotage charges through non-regulatory instruments, nor does it receive appropriations from Parliament that would allow it to cover its expenses. Therefore, the amendments to the Regulations were deemed to be the most appropriate instrument choice to recover the revenues necessary to deliver pilotage services on a financially self-sufficient basis.

Choix de l'instrument

L'Administration a envisagé différentes options réglementaires et non réglementaires avant de proposer les présentes modifications tarifaires. Une des priorités de l'Administration est de combler le déficit de longue date grâce à une combinaison de maîtrise des dépenses et de droits de pilotage équitables et raisonnables. Elle n'a toutefois pas de moyen de fixer les droits de pilotage autrement que par un instrument réglementaire et ne reçoit pas de crédits parlementaires qui lui permettraient de couvrir ses dépenses. Par conséquent, elle estime que les modifications au Règlement sont l'instrument le plus approprié pour garantir les revenus nécessaires à la prestation de services de pilotage de manière financièrement autonome.

Regulatory analysis

Benefits and costs

All costs of the amendments are borne by users of the Authority's pilotage services (i.e. industry). The annualized average expected cost to industry would be $3.1 million. Expected benefits for the proposal (mainly increased safety and efficiency) are difficult to quantify and have therefore been expressed qualitatively. The expected benefits and costs of the amendments are outlined in the following tables.

Analyse de la réglementation

Coûts et avantages

Tous les coûts liés à la proposition seraient assumés par les usagers des services de pilotage de l'Administration (c'est-à-dire l'industrie). Le coût moyen prévu annualisé pour l'industrie serait de 3,1 millions de dollars. Les avantages prévus de la proposition (essentiellement une amélioration de la sécurité et de l'efficacité) sont difficiles à chiffrer et sont donc exprimés qualitativement. Les coûts et avantages liés aux modifications sont décrits dans les tableaux ci-dessous.

Cost-benefit statement

Énoncé des coûts-avantages

A. Quantified impacts to industry (in millions, Can$, 2018 price level)

	2020 (Base Year)	2021	2022–2029	Total (Present Value, 2020–2029)	Average
Benefits					
Qualitative only (see part B)	—	—	—	—	—

	2020 (Base Year)	2021	2022–2029	Total (Present Value, 2020–2029)	Average
Costs					
Increase general tariffs in all districts	1.0	0.9	5.1	7.0	0.70
New pilot boat charge (Cape Vincent)	0.4	0.4	1.6	2.4	0.24
New charge for pilots continuing a transit after the initial assignment	3.8	2.9	6.3	13.0	1.3
Standardization of docking/ undocking rates	0.9	0.8	4.9	6.6	0.7
Increase charge for pilot change at locks	0.004	0.003	0.015	0.022	0.002
New *Pilotage Act* administration charge	0.1	0.2	1.2	1.6	0.2
Total	**6.2**	**5.2**	**19.1**	**30.5**	**3.1**
Net benefits				**–30.5**	**–3.1**

B. Qualified impacts (in non-$)

Positive impacts	
Increase general tariffs in all districts	This allows for a greater number of pilots to properly service current demand, thus increasing safety by ensuring that pilots are able to comply with hours of rest requirements as set by Transport Canada.
Extend apprentice training surcharge	Revenue available to increase apprentice recruitment and training; more pilots available will minimize delays.
New pilot boat charge (Cape Vincent)	Vessel delays due to climate conditions are minimized (as the new boat would be better suited to work through ice) and the Authority is able to fulfill obligations with international partners.
New charge for pilots continuing a transit after the initial assignment	Vessel delays are minimized where pilots can be compensated for overtime when accepting a second consecutive assignment.
Standardization of docking/undocking rates	Only the customers directly affected pay charges instead of burdening all customers with higher general tariffs.
Increase charge for pilot change at locks	Increased revenues will improve pilot safety when pilot transfers are done at the locks by retaining the services currently necessary to transfer pilots at the locks.
Formalize recovery of pilot travel costs in the Regulations	Provide transparency around long-standing practice with the industry to recover pilot travel costs.
New Pilotage Act administration charge	Enable the Authority to recover costs associated with administering the amendments to the Pilotage Act.

Notes:

1. Quantified impacts are calculated over a 10-year period (2020–2029) using a 7% discount rate.
2. Net benefits are estimated by running “before” and “after” scenarios, which compare the baseline against the proposed prices using average historic traffic data for each district. It is assumed that demand for pilotage services is inelastic; thus, it is assumed that traffic will not reduce in any significant manner after these tariff increases are implemented.

A. Incidences chiffrées sur l’industrie (en millions $ CA, niveau de prix de 2018)

	2020 (année de référence)	2021	2022-2029	Total (valeur actualisée, 2020-2029)	Moyenne
Avantages					
Qualitatifs seulement (voir partie B)	—	—	—	—	—

	2020 (année de référence)	**2021**	**2022-2029**	**Total (valeur actualisée, 2020-2029)**	**Moyenne**
Coûts					
Hausse tarifaire générale dans toutes les circonscriptions	1,0	0,9	5,1	7,0	0,70
Droit pour le nouveau bateau-pilote (Cape Vincent)	0,4	0,4	1,6	2,4	0,24
Nouveau droit pour les pilotes qui poursuivent le voyage après leur affectation originale	3,8	2,9	6,3	13,0	1,3
Uniformisation des droits pour les accostages et appareillages	0,9	0,8	4,9	6,6	0,7
Hausse du droit pour la relève de pilote aux écluses	0,004	0,003	0,015	0,022	0,002
Nouveau droit pour l'administration de la Loi	0,1	0,2	1,2	1,6	0,2
Total	**6,2**	**5,2**	**19,1**	**30,5**	**3,1**
Avantages nets				**–30,5**	**–3,1**

B. Incidences qualitatives (non en dollars)

Incidences positives	
Hausse tarifaire générale dans toutes les circonscriptions	Permet d'augmenter le nombre de pilotes afin de répondre adéquatement à la demande, et ainsi améliorer la sécurité en assurant que les pilotes peuvent se conformer aux exigences de Transports Canada en matière d'heures de repos.
Prolongation du droit supplémentaire pour la formation des apprentis-pilotes	Revenus disponibles pour augmenter le recrutement et la formation d'apprentis; un plus grand nombre de pilotes disponibles réduira les retards.
Droit pour le nouveau bateau-pilote (Cape Vincent)	Réduction des retards dus aux conditions météorologiques (étant donné que le nouveau bateau-pilote sera mieux adapté à la navigation dans les glaces) et exécution des obligations de l'Administration envers les partenaires internationaux.
Nouveau droit pour les pilotes qui poursuivent le voyage après leur affectation originale	Les retards aux navires sont réduits lorsque les pilotes peuvent être rémunérés pour les heures supplémentaires lorsqu'ils acceptent une deuxième affectation consécutive.
Uniformisation des droits pour les accostages et appareillages	Seuls les clients directement concernés auront à payer ces droits, ce qui est préférable à des hausses tarifaires générales applicables à tous les clients.
Hausse du droit pour la relève de pilote aux écluses	Les revenus additionnels amélioreront la sécurité des pilotes lors des relèves aux écluses si les services actuellement nécessaires à la relève sont maintenus.
Formalisation dans le Règlement du recouvrement des frais de déplacement des pilotes	Transparence à l'égard de la pratique reconnue depuis longtemps par l'industrie de recouvrer les frais de déplacement des pilotes.
Nouveau droit pour l'administration de la *Loi sur le pilotage*	Permet à l'Administration de recouvrer les coûts associés à l'administration des modifications apportées à la *Loi sur le pilotage*.

Notes :

1. Les incidences chiffrées sont calculées sur une période de 10 ans (2020-2029) en utilisant un taux d'actualisation de 7 %.
2. Les avantages nets sont estimés en dressant les scénarios avant et après, ce qui permet la comparaison entre la base de référence et les prix proposés en utilisant les données historiques moyennes de trafic dans chaque circonscription. On présume que la demande de services de pilotage est inélastique; il est donc supposé que le trafic ne diminuera pas de façon importante après la mise en œuvre de ces hausses de tarifs.

Small business lens

The small business lens does not apply, as there are no associated impacts on small businesses. The majority of

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas puisqu'il n'y a pas de répercussions sur les petites

the Authority's clientele (i.e. foreign shippers) are not small businesses, and the majority of shippers considered small businesses choose to hire pilotage certificate holders instead of pilots. Vessels that use pilotage certificate holders are not subject to these amended tariffs.

One-for-one rule

The amendments increase tariffs, fees, and charges for pilotage services. All administrative systems are already in place to execute these changes; thus, no incremental administrative burden is imposed on industry and the one-for-one rule does not apply.

Regulatory cooperation and alignment

The amendments are not part of a formal regulatory cooperation initiative; however, the amendments are linked to international agreements and obligations with the United States through the MOU between the Authority and the U.S. Coast Guard. Given that the Authority conducts its operations in international waters, it works closely with its U.S. counterparts to align regulatory requirements, where possible and applicable.

Strategic environmental assessment

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

No gender-based analysis plus (GBA+) impacts have been identified for these amendments. The amendments put forward tariffs that are considered to be fair and reasonable for the purpose of delivering safe and efficient pilotage services.

Rationale

The Authority is working towards eliminating its accumulated deficit in an effort to maintain financial self-sufficiency. Based on the forecasted increase in traffic volume and the operational demands placed on the Authority, the amendments will allow the Authority to receive adequate revenues to offset its expenses, as well as eliminate its deficit by the end of 2020.

entreprises. La majorité de la clientèle de l'Administration (c'est-à-dire les expéditeurs étrangers) n'est pas constituée de petites entreprises, et la plupart des expéditeurs considérés comme de petites entreprises choisissent d'embaucher des titulaires de certificat de pilotage plutôt que des pilotes. Les navires qui utilisent des titulaires de certificat de pilotage ne sont pas soumis à ces tarifs modifiés.

Règle du « un pour un »

Les modifications visent à augmenter les tarifs, les frais et les droits pour les services de pilotage. Tous les systèmes administratifs sont déjà en place pour exécuter ces modifications; ainsi, puisqu'aucun fardeau administratif supplémentaire n'est imposé à l'industrie, la règle du « un pour un » ne s'applique pas.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Les modifications ne font pas partie d'une initiative formelle de coopération en matière de réglementation; toutefois, elles sont liées à des ententes et des obligations internationales avec les États-Unis par le biais du protocole d'entente entre l'Administration et la Garde côtière américaine. Étant donné qu'elle mène ses activités dans des eaux internationales, l'Administration collabore étroitement avec ses homologues américains pour harmoniser les exigences réglementaires lorsque cela est possible et applicable.

Évaluation environnementale stratégique

Une analyse préliminaire réalisée en vertu de la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes* a permis de conclure qu'une évaluation environnementale stratégique n'était pas requise.

Analyse comparative entre les sexes plus

Aucune répercussion relative à l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été soulevée dans le cadre de la proposition. Les modifications proposées suggèrent des tarifs considérés comme équitables et raisonnables dans le but d'assurer des services de pilotage sécuritaires et efficaces.

Justification

L'Administration s'efforce d'éliminer son déficit accumulé afin de maintenir son autosuffisance financière. Compte tenu de l'augmentation prévue du volume de trafic et des exigences opérationnelles imposées à l'Administration, les modifications permettront à l'Administration de percevoir des revenus adéquats pour compenser ses dépenses et éliminer son déficit d'ici la fin de 2020.

The Authority estimates that the *Pilotage Act* administration charge of $25 will allow it to recuperate enough revenue to cover the charges anticipated in accordance with section 37.1 of the Act, and expected to be paid to the Minister of Transport by the first quarter of 2021.

L'Administration estime que les droits d'administration de 25 $ de la *Loi sur le pilotage* lui permettront de récupérer suffisamment de revenus pour couvrir les frais prévus conformément à l'article 37.1 de la Loi, et qui devraient être payés au ministre des Transports d'ici le premier trimestre de 2021.

Implementation and compliance and enforcement

Implementation

The amended tariffs, will be available online on the Department of Justice website and published on the Authority's website. The new Regulations come into force on April 1, 2020, with the exception of the Pilotage Act administration charge, which will come into force on July 1, 2020.

Compliance and enforcement

The *Pilotage Act* provides enforcement mechanisms for all regulations made by pilotage authorities. Pilotage authorities can inform a customs officer at any port in Canada to withhold clearance from any ship for which pilotage charges are outstanding and unpaid. Any person who fails to comply with the Act or Regulations is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding $5,000. These amendments are not expected to produce any change to these compliance and enforcement mechanisms.

Mise en œuvre et conformité et application

Mise en œuvre

Les modifications tarifaires seront disponibles en ligne sur le site Web du ministère de la Justice et seront publiées sur le site Web de l'Administration. Le nouveau règlement entre en vigueur le 1er avril 2020, à l'exception des droits d'administration de la *Loi sur le pilotage*, qui entreront en vigueur le 1er juillet 2020.

Conformité et application

La *Loi sur le pilotage* prévoit des mécanismes d'application pour tous les règlements pris par les administrations de pilotage. Celles-ci peuvent donner l'ordre à un agent des douanes dans un port quelconque du Canada de ne pas donner l'autorisation d'appareiller à un navire dont les droits de pilotage sont exigibles et impayés. Quiconque contrevient à la Loi ou au Règlement commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de 5 000 $. Aucun changement à ces mécanismes de conformité et d'application n'est attendu par suite des présentes modifications.

Contact

Michèle Bergevin
Chief Executive Officer
Great Lakes Pilotage Authority
202 Pitt Street, 2nd Floor
P.O. Box 95
Cornwall, Ontario
K6H 5R9
Telephone: 613-933-2991, ext. 205
Fax: 613-932-3793

Personne-ressource

Michèle Bergevin
Directrice générale
Administration de pilotage des Grands Lacs
202, rue Pitt, 2e étage
C.P. 95
Cornwall (Ontario)
K6H 5R9
Téléphone : 613-933-2991, poste 205
Télécopieur : 613-932-3793

Registration
SOR/2020-60 March 25, 2020

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

P.C. 2020-166 March 24, 2020

Whereas, pursuant to subsection 332(1)[a] of the *Canadian Environmental Protection Act (1999)*[b], the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 15, 2019, a copy of the proposed *Order Declaring that the Provisions of the Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector) Do Not Apply in British Columbia*, substantially in the annexed form, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the proposed Order or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

And whereas, the Minister of the Environment and the Government of British Columbia have entered into a written agreement referred to in subsection 10(3) of that Act to the effect that there are in force by or under the laws of British Columbia

(a) provisions that are equivalent to the provisions of the *Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector)* made under subsection 93(1) of that Act; and

(b) provisions that are similar to sections 17 to 20 of that Act for the investigation of alleged offences under environmental legislation of British Columbia;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to subsection 10(3) of the *Canadian Environmental Protection Act (1999)*[b], makes the annexed *Order Declaring that the Provisions of the Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector) Do Not Apply in British Columbia*.

[a] S.C. 2004, c. 15, s. 31
[b] S.C. 1999, c. 33

Enregistrement
DORS/2020-60 Le 25 mars 2020

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

C.P. 2020-166 Le 24 mars 2020

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1)[a] de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[b], la ministre de l'environnement a fait publier dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 15 juin 2019, le projet de décret intitulé *Décret déclarant que le Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont) ne s'applique pas dans la province de la Colombie-Britannique*, conforme en substance au texte ci-après, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution d'une commission de révision;

Attendu que le ministre de l'Environnement et le gouvernement de la Colombie-Britannique ont conclu l'accord d'équivalence prévu au paragraphe 10(3) de cette loi, par lequel ils sont convenus que sont applicables en Colombie-Britannique dans le cadre des règles de droit de cette province :

(a) d'une part, des dispositions équivalentes à celles du *Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont)* pris en vertu du paragraphe 93(1) de cette loi;

(b) d'autre part, des dispositions semblables aux articles 17 à 20 de cette loi concernant les enquêtes pour infractions à la législation de la Colombie-Britannique en matière d'environnement,

À ces causes, sur recommandation du ministre de l'Environnement et en vertu du paragraphe 10(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[b], Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret déclarant que le Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont) ne s'applique pas dans la province de la Colombie-Britannique*, ci-après.

[a] L.C. 2004, ch. 15, art. 31
[b] L.C. 1999, ch. 33

Order Declaring that the Provisions of the Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector) Do Not Apply in British Columbia

Declaration

1 Except with respect to a federal work or undertaking, the following provisions of the *Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector)* do not apply in British Columbia:

(a) sections 1 to 25, 28 to 36 and 42 to 56;

(b) sections 26, 27 and 37 to 41.

Expiry

2 The provisions of this Order cease to have effect on the day on which the agreement between the Minister of the Environment and the government of British Columbia, entitled "Agreement on the Equivalency of Federal and British Columbia Regulations Respecting the Release of Methane from the Oil and Gas Sector in British Columbia, 2020", terminates or is terminated under subsection 10(8) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

Coming into Force

3 (1) This Order, except Paragraph 1(b), comes into force on the day on which it is registered.

(2) Paragraph 1(b) comes into force on January 1, 2023.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Issues

The British Columbia (B.C.) Oil and Gas Commission has introduced amendments to the *Drilling and Production Regulation* (the B.C. Regulation) to regulate methane emissions from the oil and gas sector in a manner equivalent to the *Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector)* [the Federal

Décret déclarant que le Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont) ne s'applique pas dans la province de la Colombie-Britannique.

Déclaration

1 Les articles ci-après du *Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont)* ne s'appliquent pas en Colombie-Britannique, sauf à l'égard d'une entreprise fédérale :

a) les articles 1 à 25, 28 à 36 et 42 à 56;

b) les articles 26, 27 et 37 à 41.

Cessation d'effet

2 Le présent décret cesse d'avoir effet à la date à laquelle l'Accord sur l'équivalence des règlements du Canada et de la Colombie-Britannique sur les émissions de méthane du secteur du pétrole et du gaz de la Colombie-Britannique, 2020, conclu entre le ministre de l'Environnement et le gouvernement de la Colombie-Britannique, prend fin en application du paragraphe 10(8) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

Entrée en vigueur

3 (1) Le présent décret, sauf l'alinéa 1b), entre en vigueur à la date de son enregistrement.

(2) L'alinéa 1b) entre en vigueur le 1er janvier 2023.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(*Le présent résumé ne fait pas partie du Décret.*)

Enjeux

La British Columbia Oil and Gas Commission a apporté des modifications au règlement de la Colombie-Britannique (C.-B.) intitulé *Drilling and Production Regulation* (le règlement de la C.-B.) visant à réglementer les émissions de méthane du secteur pétrolier et gazier d'une manière semblable au *Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques*

Regulations].[1] In addition, the *Oil and Gas Activities Act* (OGAA) has been amended to include provisions similar to those in sections 17 to 20 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA). The Minister of the Environment has recommended to the Governor in Council the making of an order that would declare that the provisions of the Federal Regulations do not apply in British Columbia, following an agreement concluded with the government of B.C. on the basis that the B.C. Regulation and enabling legislation meet the requirements for an equivalency agreement as set out under CEPA. An order in council is required to reduce regulatory overlap and administrative burden, and allow the government of British Columbia to regulate methane emissions in the oil and gas sector in a manner that best suits its particular circumstances, while ensuring equivalent environmental outcomes to the Federal Regulations.

Background

In April 2018, the Government of Canada enacted the Federal Regulations. The Federal Regulations introduced control measures (facility and equipment requirements) to reduce fugitive and venting emissions of methane and volatile organic compounds (VOCs) from the upstream oil and gas sector. These control measures included requirements respecting fugitive emissions, compressors, and well completions, which come into force in 2020, and routine venting, pneumatic controllers and pneumatic pumps, which come into force in 2023. The federal well completion requirements do not apply in British Columbia as the province already had its own well completion requirements in place prior to 2018.

On December 17, 2018, the B.C. Oil and Gas Commission approved amendments to the existing B.C. Regulation, which contain requirements for methane emissions reductions.[2] The B.C. Regulation requires control measures to reduce fugitive and venting methane emissions from the upstream oil and gas sector. This Regulation contains regulatory requirements for the same sources of emissions as the Federal Regulations with additional requirements for glycol dehydrators, which are used to remove moisture from produced gas. The B.C. Regulation differs from the Federal Regulations in that control measures are more stringent for new facilities beginning in 2021 and most requirements for existing facilities come into force in 2022. While the B.C. Regulation allows a lower leak detection frequency at some facility types and contains less stringent routine venting requirements, venting and leak

[1] *Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector)*

[2] Amendments to the B.C. *Drilling and Production Regulation*

volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont) [le règlement fédéral][1]. De plus, la *Oil and Gas Activities Act* (OGAA) a été modifiée pour y inclure des dispositions similaires à celles des articles 17 à 20 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE]. Le ministre de l'Environnement a recommandé au gouverneur en conseil la prise d'un décret visant à suspendre l'application du règlement fédéral en Colombie-Britannique à la suite d'un accord conclu avec le gouvernement de la C.-B., parce que les dispositions prévues au règlement de la C.-B. et aux lois habilitantes satisfont aux exigences prévues pour la conclusion d'un accord d'équivalence conformément à la LCPE. Un décret est nécessaire pour réduire le chevauchement des règlements, alléger le fardeau administratif et permettre à la Colombie-Britannique de réglementer les émissions de méthane du secteur pétrolier et gazier de la façon la mieux adaptée à sa situation, tout en veillant à l'obtention de résultats environnementaux équivalents au règlement fédéral.

Contexte

En avril 2018, le gouvernement du Canada a adopté le règlement fédéral qui établit des mesures de contrôle (exigences concernant les installations et les équipements) visant à réduire les émissions fugitives et les émissions d'évacuation de méthane et de composés organiques volatils (COV) du secteur pétrolier et gazier en amont. Ces mesures de contrôle comprennent des normes sur les émissions fugitives, les compresseurs et les complétions de puits, qui entrent en vigueur en 2020, ainsi que sur l'évacuation de routine, les régulateurs pneumatiques et les pompes pneumatiques, qui entrent en vigueur en 2023. Les normes fédérales sur la complétion des puits ne s'appliquent pas en Colombie-Britannique, car la province avait déjà ses propres exigences pour la complétion des puits avant 2018.

Le 17 décembre 2018, la British Columbia Oil and Gas Commission a approuvé les modifications au règlement de la C.-B., qui imposent des réductions des émissions de méthane[2]. Le règlement de la C.-B. établit des mesures de contrôle visant à réduire les émissions fugitives et les émissions d'évacuation de méthane du secteur pétrolier et gazier en amont. Ce règlement fixe des normes concernant les mêmes sources d'émissions que le règlement fédéral et ajoute des normes sur les déshydrateurs au glycol, qui servent à retirer l'humidité du gaz produit. Le règlement de la C.-B. se distingue du règlement fédéral par des mesures de contrôle plus strictes pour les nouvelles installations à compter de 2021 et par l'entrée en vigueur en 2022 de la plupart des normes concernant les installations existantes. Si le règlement de la C.-B. permet une détection des fuites moins fréquente dans certains

[1] *Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont)*

[2] Modifications apportées au *Drilling and Production Regulation* de la Colombie-Britannique

detection requirements apply to a greater number of facilities.

types d'installations et ses exigences en matière d'évacuation de routine sont moins rigoureuses, les normes sur l'évacuation et la détection des fuites s'appliquent quant à elles à un nombre accru d'installations.

Equivalency agreements under the Canadian Environmental Protection Act, 1999

Protection of the environment is a shared jurisdiction between the Government of Canada and provincial governments. Section 10 of CEPA authorizes the Governor in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, to make an order to declare that the provisions of a regulation made under certain subsections of CEPA do not apply in a province or territory. For this to occur, the government of the province or territory must enter into an equivalency agreement with the Government of Canada. An equivalency agreement is a written agreement signed by the Minister of the Environment and representatives of the province, territory, or aboriginal government where there are in force provisions made under the laws applicable to the jurisdiction of the provincial government that are equivalent to the Federal Regulations, as well as provisions that are similar to sections 17 to 20 of CEPA establishing a right to require the investigation of alleged environmental offences. Under subsection 10(8) of CEPA, an equivalency agreement has a maximum term of five years from the date on which it comes into force. An equivalency agreement may also be terminated before this time subject to a three-month notice by either party.

Accords d'équivalence en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

La protection de l'environnement est une compétence conjointe du gouvernement du Canada et des gouvernements provinciaux. L'article 10 de la LCPE autorise le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre de l'Environnement, à prendre un décret déclarant non applicables les dispositions d'un règlement pris en vertu de certaines dispositions de la LCPE dans une province ou un territoire. Pour ce faire, le gouvernement de la province ou du territoire doit conclure un accord d'équivalence avec le gouvernement du Canada. Cet accord écrit est signé par le ministre de l'Environnement et des représentants de la province, du territoire ou du gouvernement autochtone, lorsqu'ils conviennent que sont applicables, dans le cadre des lois qui relèvent de la compétence du gouvernement provincial, des dispositions équivalentes à celles du règlement fédéral ainsi que des dispositions similaires aux articles 17 à 20 de la LCPE établissant un droit de demander la tenue d'une enquête concernant des infractions présumées en matière d'environnement. En vertu du paragraphe 10(8) de la LCPE, un accord d'équivalence est valide pour une période maximale de cinq ans à partir de la date à laquelle il est entré en vigueur. Un accord d'équivalence peut également être résilié avant la fin de cette période sur préavis de trois mois par l'une ou l'autre des parties.

British Columbia equivalency agreement

The Government of Canada published an equivalency agreement entered into on the basis of equivalent provisions of the Federal Regulations and the B.C. laws and comparable methane emission reductions (in carbon dioxide equivalent [CO_2e]) for the oil and gas sector in British Columbia and on the basis of similar provisions to sections 17 to 20 of CEPA for the investigation of alleged offences, set out respectively under the B.C. Regulation and the B.C. OGAA. The agreement was concluded upon signature of the parties and comes into force on the date of registration of the associated order standing down the application of the Federal Regulations in British Columbia. The agreement will end five years after the date of its coming into force unless terminated early by either party subject to a three-month notice. The agreement is to be reviewed annually including a review of emissions estimates. The draft equivalency agreement was published in the CEPA Registry and a notice of its availability was published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 30, 2019.

Accord d'équivalence avec la Colombie-Britannique

Le gouvernement du Canada a publié un accord d'équivalence proposé et conclu sur le fondement de l'existence, dans un premier temps, de dispositions équivalentes au règlement fédéral qui sont contenues dans la loi de la Colombie-Britannique et dont les réductions d'émissions de méthane sont comparables (en équivalent en dioxyde de carbone [éq. CO_2]) pour le secteur pétrolier et gazier en Colombie-Britannique et, dans un second temps, de dispositions similaires aux articles 17 à 20 de la LCPE concernant les enquêtes sur les infractions présumées telles quelles sont énoncées dans le règlement de la C.-B. et la OGAA de la C.-B. L'accord a été conclu suite à la signature des partis et entre en vigueur à la date d'enregistrement du décret connexe qui suspend l'application du règlement fédéral en Colombie-Britannique. L'accord prendra fin cinq ans après la date de son entrée en vigueur, à moins qu'une des parties y mette fin sous réserve d'un préavis de trois mois. L'accord sera revu annuellement, dont un examen des estimations des émissions. L'accord d'équivalence proposé a été publié dans le Registre de la LCPE et un avis de sa publication a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 30 mars 2019.

Equivalent environmental outcomes

For the purposes of determining equivalent outcomes between the B.C. Regulation and the Federal Regulations, Environment and Climate Change Canada (the Department) has estimated the methane reduction outcomes (in CO_2e) from the Federal Regulations and the B.C. Regulation using the departmental reference case as published in Canada's GHG and Air Pollutant Projections: 2018.[3]

Emission reductions were estimated in a manner similar to that described in the Regulatory Impact Analysis Statement for the Federal Regulations.[4] The analysis was conducted by first developing detailed, bottom-up emissions estimates for the baseline and regulatory scenarios for each emission source. These emission estimates were then scaled to align with the departmental reference case. The departmental reference case for the oil and gas sector is determined using historic emissions from the departmental National Inventory Report and the production forecast of oil and gas from the Canadian Energy Regulator.

Based on these estimates, the B.C. Regulation results in cumulative emission reductions of 2.85 megatonnes (Mt) of methane (in CO_2e) from January 1, 2020, to December 31, 2024, which exceeds the Federal Regulations, as summarized in Table 1 below. The B.C. Regulation achieves greater emission reductions than the Federal Regulations due to the increased stringency for new facilities and early implementation dates for some requirements. As noted below, the B.C. Regulation is also expected to result in greater emission reductions beyond 2024.

Table 1: Comparison of cumulative methane emission reductions (in Mt CO_2e)

Emissions Source	B.C. Regulatory Reductions	Federal Regulatory Reductions
	January 1, 2020, to December 31, 2024, Methane Reductions (Mt CO_2e)	
Fugitive emissions	1.44	1.43
Pneumatic devices	1.12	0.90
Compressors	0.21	0.41

[3] Canada's GHG and Air Pollutant Projections: 2018

[4] *Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector)*

Résultats environnementaux équivalents

Afin d'évaluer l'équivalence sur le plan des réductions des émissions de méthane (en éq. CO_2) résultant de l'application du règlement de la C.-B. et du règlement fédéral, Environnement et Changement climatique Canada (ECCC ou le Ministère) a estimé les résultats des deux règlements au moyen de son scénario de référence, qui a été publié dans les Projections des émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques : 2018 du Canada[3].

Les réductions des émissions ont été estimées selon la même méthodologie que celle décrite dans le résumé de l'étude d'impact de la réglementation du règlement fédéral[4]. L'analyse a consisté d'abord à développer des estimations « ascendantes » détaillées des émissions dans les scénarios de référence et de réglementation pour chaque source d'émission. Ces estimations ont ensuite été mises à l'échelle pour correspondre au scénario de référence d'ECCC. Le scénario de référence pour le secteur pétrolier et gazier est établi à partir des émissions historiques tirées du Rapport d'inventaire national d'ECCC et des prévisions de production de pétrole et de gaz de l'Office la Régie canadienne de l'énergie (LRCE).

Selon ces estimations, le règlement de la C.-B. entraînerait une réduction cumulative des émissions de 2,85 mégatonnes (Mt) de méthane (en éq. CO_2) du 1er janvier 2020 au 31 décembre 2024, ce qui dépasse le règlement fédéral, comme le résume le tableau 1 ci-dessous. Le règlement de la C.-B. permettrait une plus grande réduction des émissions que le règlement fédéral, parce qu'il impose des normes plus strictes pour les nouvelles installations et des dates d'entrée en vigueur plus hâtives pour certaines normes. Comme indiqué ci-dessous, le règlement de la C.-B. devrait également donner lieu à une plus grande réduction des émissions après 2024.

Tableau 1 : Comparaison des réductions cumulatives des émissions de méthane (en Mt d'éq. CO_2)

Source d'émission	Réductions pour le règlement de la C.-B.	Réductions pour le règlement fédéral
	Réductions des émissions de méthane (en Mt d'éq. CO_2) du 1er janvier 2020 au 31 décembre 2024	
Émissions fugitives	1,44	1,43
Dispositifs pneumatiques	1,12	0,90
Compresseurs	0,21	0,41

[3] Projections des émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques : 2018 du Canada

[4] *Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont)*

Emissions Source	B.C. Regulatory Reductions	Federal Regulatory Reductions
	January 1, 2020, to December 31, 2024, Methane Reductions (Mt CO_2e)	
Routine venting	0.01	0.02
Glycol dehydrators	0.04	N/A
Surface casing vent flow	0.04	*
Total (Jan. 1, 2020, to December 31, 2024)	2.85	2.76
Total (Jan. 1, 2025, to December 31, 2029)	5.75	5.25

* Surface casing vent flow is captured in the routine venting requirements of the Federal Regulations.

Source d'émission	Réductions pour le règlement de la C.-B.	Réductions pour le règlement fédéral
	Réductions des émissions de méthane (en Mt d'éq. CO_2) du 1er janvier 2020 au 31 décembre 2024	
Évacuation de routine	0,01	0,02
Déshydrateurs au glycol	0,04	S. O.
Évents du tubage de surface	0,04	*
Total (du 1er janv. 2020 au 31 décembre 2024)	2,85	2,76
Total (du 1er janv. 2025 au 31 décembre 2029)	5,75	5,25

* Les émissions provenant des évents du tubage de surface sont comprises dans les exigences du règlement fédéral en matière d'évacuation de routine.

Sensitivity analysis

Given the greater stringency for new facilities under the B.C. Regulation, the Department conducted a sensitivity analysis to estimate the impact of a low oil and gas price scenario on the emissions outcomes.[5] Lower prices will lead to fewer new facilities and therefore fewer facilities subject to the more stringent requirements for new facilities under the B.C. Regulation. Under this scenario, the B.C. Regulation would achieve cumulative methane emission reductions of 2.47 Mt in CO_2e, compared to 2.50 Mt CO_2e under the Federal Regulations over the period of analysis.

Analyse de sensibilité

Comme le règlement de la C.-B. impose des normes plus strictes aux nouvelles installations, ECCC a effectué une analyse de sensibilité pour estimer l'effet d'un scénario de bas prix du pétrole et du gaz sur les émissions[5]. Des prix plus bas feront en sorte que moins de nouvelles installations soient visées par les exigences plus rigoureuses applicables aux nouvelles installations en vertu du règlement de la C.-B. Selon ce scénario, le règlement de la C.-B. donnerait une réduction cumulative des émissions de méthane de 2,47 Mt d'éq. CO_2, comparativement à 2,50 Mt d'éq. CO_2 pour le règlement fédéral, au cours de la période visée par l'analyse.

Objective

The objective of the Order is to reduce regulatory overlap and the reporting burden, while allowing British Columbia to achieve equivalent methane emission reductions in the oil and gas sector in a manner that best suits its particular circumstances.

Objectif

L'objectif du Décret est de réduire le chevauchement des règlements et le fardeau administratif, tout en permettant à la Colombie-Britannique d'atteindre des réductions équivalentes des émissions de méthane de son secteur pétrolier et gazier de la façon la mieux adaptée à sa situation particulière.

Description

The *Order Declaring that the Provisions of the Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector) Do Not Apply in British Columbia* (the Order) will stand down the application of the Federal Regulations in British Columbia, with the exception of federal works or undertakings as defined in subsection 3(1) of CEPA. The Order will cease to have effect upon

Description

Le *Décret déclarant que le Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont) ne s'applique pas dans la province de la Colombie-Britannique* (le Décret) suspendra l'application du règlement fédéral en Colombie-Britannique, à l'exception des entreprises fédérales telles qu'elles sont définies au paragraphe 3(1) de la LCPE. Le Décret cessera d'avoir effet à la date où

[5] The low price scenario from the NEB report *Canada's Energy Future 2018* was used to determine future growth.

[5] Le scénario de bas prix du rapport *Avenir énergétique du Canada en 2018* de l'ONE a servi à déterminer la croissance future du secteur pétrolier et gazier.

the termination of the equivalency agreement with a maximum term of five years.

l'accord d'équivalence prend fin, et la durée maximale est de cinq ans.

Regulatory development

Consultations prior to publication of the proposed Order in the Canada Gazette*, Part I*

Prior to the publication of the proposed Order, officials from the Government of British Columbia and the Government of Canada were actively engaged in bilateral discussions throughout the development of the Federal Regulations, the B.C. Regulation, and the proposed equivalency agreement. These discussions focused on key policy and technical parameters used in support of the determination of equivalent outcomes and to ensure British Columbia has in place environmental laws containing provisions that are similar to sections 17 to 20 of CEPA for the investigation of alleged offences, as well as information-sharing arrangements agreed to with B.C. representatives allowing the conduct of annual reviews of the agreement.

Environmental non-governmental organizations (ENGOs) publicly expressed concerns regarding the data used by both the Department and the B.C. Oil and Gas Commission to estimate methane emissions. ENGOs emphasized that a field study conducted by the B.C. Oil and Gas Commission could yield updated emission reduction estimates. The Department met with ENGOs to explain the quantification methodology used to determine equivalent environmental outcomes between the Federal Regulations and the B.C. Regulation.

Comments received during the 60-day public comment period following publication of the proposed equivalency agreement in the Canada Gazette*, Part I*

A notice of the availability of the proposed equivalency agreement was published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 30, 2019. The proposed equivalency agreement was posted on the Department's CEPA Environmental Registry website to make it broadly available to the public. The Department also informed engaged stakeholders of the applicable comment period. The Department received eight written submissions from various stakeholders, including oil and gas industry and industry associations and ENGOs.

Overview of feedback received

Industry stakeholders were supportive of the proposed equivalency agreement and proposed Order and expressed support for provincially led regulations in the upstream oil and gas sector. Concerns were raised regarding the

Élaboration de la réglementation

Consultations avant la publication du projet de Décret dans la Partie I de la Gazette du Canada

Avant la publication du projet de Décret, des représentants du gouvernement de la Colombie-Britannique et du gouvernement du Canada étaient activement engagés dans des discussions bilatérales tout au long de l'élaboration du règlement fédéral, du règlement de la C.-B. et de l'accord d'équivalence proposé. Les discussions portaient notamment sur les principaux paramètres techniques et des politiques utilisés pour déterminer des résultats équivalents et s'assurer que, dans le cadre des lois de la Colombie-Britannique sur l'environnement, des dispositions sont en vigueur similaires aux articles 17 à 20 de la LCPE concernant les enquêtes sur les infractions présumées, ainsi que les ententes sur la transmission de l'information convenues avec des représentants de la C.-B. qui permettent l'examen annuel de l'accord.

Certaines organisations non gouvernementales de l'environnement (ONGE) ont exprimé publiquement des préoccupations concernant les données utilisées par ECCC et la British Columbia Oil and Gas Commission pour estimer les émissions de méthane. Les ONGE ont souligné qu'une étude sur le terrain menée par la British Columbia Oil and Gas Commission pourrait donner lieu à de nouvelles estimations de réductions d'émissions. Une rencontre a eu lieu entre ECCC et les ONGE pour expliquer la méthode de quantification utilisée pour déterminer l'équivalence des résultats environnementaux entre le règlement fédéral et le règlement de la C.-B.

Commentaires reçus pendant la période de consultation du public de 60 jours qui a suivi la publication de l'accord d'équivalence proposé dans la Partie I de la Gazette du Canada

Un avis qui concerne l'accord d'équivalence proposé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 30 mars 2019. L'accord d'équivalence proposé a été publié dans le site Web du registre environnemental de la LCPE du Ministère pour qu'il soit accessible au grand public. Le Ministère a également fait part aux intervenants mobilisés de la période de consultation applicable. Le Ministère a reçu huit présentations écrites de différents intervenants, dont l'industrie pétrolière et gazière, des associations de l'industrie et des ONGE.

Aperçu des commentaires reçus

Les intervenants de l'industrie ont appuyé l'accord d'équivalence proposé et le projet de Décret et ont exprimé du soutien à l'égard de règlements provinciaux dans le secteur du pétrole et du gaz en amont. Des préoccupations

possibility of duplicative regulations in the absence of an equivalency agreement.

ENGOs reiterated concerns expressed regarding the data and methodology used to estimate methane emission reductions. In addition, it was stated that the Department is overestimating emission reductions that would be achieved by the leak detection and repair (LDAR) provisions in the B.C. Regulation. ENGOs commented that the provincial methane regulations should be strengthened to ensure enhanced capture of methane emissions. It was also noted that the rates of inspection should match or exceed those of the Federal Regulations. Additionally, one submission expressed that the draft equivalency agreement should be made conditional on the B.C. Regulation being revised to reflect clearer language on LDAR requirements application to ensure wells co-located on the site of a battery are included in all inspections.

ENGOs recommended that the Department update its modelling approach and assumptions to use the best available data and methodologies to inform the Department's estimation of methane emission reductions. One submission stated that the B.C. Methane Regulations should be evaluated using new data from the recently published 2018 B.C. Methane Emissions Field (MEF) study to determine the equivalency of emissions outcomes. This stakeholder also commented that the B.C. Regulation should be evaluated using best available, real data while continuing to improve on model methodology. This submission also expressed the need for better collection of baseline data on methane emissions and continued monitoring according to best practices. It was also requested that an obligation to automatically rescind or renegotiate the agreement be made if it cannot be demonstrated that the B.C. Regulation is achieving equivalent reductions during each annual review and that this discussion include other stakeholders.

Additionally, one ENGO filed a notice of objection during the proposed equivalency agreement comment period. The notice of objection stated that the provincial legislation providing the right to request investigations of environmental offences does not provide for a report in case of discontinued investigations, and that the provincial sanction and penalty regime is divergent in terms of stringency of penalties with those applicable under CEPA. The Department's response to this notice of objection and all other comments related to the draft agreement has been published on the CEPA registry. These responses are summarized below.

sur l'éventualité que les règlements soient redondants en l'absence d'un accord d'équivalence ont toutefois été formulées.

Les ONGE ont réitéré leurs préoccupations relatives aux données et à la méthode utilisées pour estimer les réductions d'émissions de méthane. De plus, il a été mentionné que le Ministère surestime les réductions d'émissions que les dispositions sur la détection et réparation des fuites (DRF) du règlement de la C.-B. permettraient. À ce titre, les ONGE ont indiqué que le règlement provincial sur le méthane devrait être renforcé pour que les émissions de méthane soient visées par un cadre plus exhaustif. Il a également été mentionné que les taux d'inspection devraient correspondre à ceux du règlement fédéral, voire les dépasser. De plus, dans une présentation, il a été fait valoir que l'accord d'équivalence proposé devrait être conditionnel à la révision du règlement de la C.-B. pour que soit précisée l'application des exigences de DRF, afin que les puits cosités sur un parc de stockage fassent partie de toutes les inspections.

Les ONGE ont recommandé que le Ministère actualise sa méthode et ses postulats de modélisation pour employer les meilleures données et méthodes existantes à l'appui de l'estimation par le Ministère des réductions d'émissions de méthane. Dans une présentation, il a été avancé que le *Methane Regulations* de la C.-B. devrait être évalué au moyen de nouvelles données tirées de l'étude récemment publiée en 2018, intitulée *B.C. Methane Emissions Field Study* (étude MEF), pour que soient déterminés les résultats sur le plan de l'équivalence des émissions. Cet intervenant a ajouté que le règlement de la C.-B. devrait être évalué au moyen des meilleures données actuelles et réelles, et que la méthode de modélisation devrait continuer d'être améliorée. Cette présentation a également exprimé le besoin de mieux rassembler des données de référence sur les émissions de méthane et d'assurer une surveillance soutenue axée sur les pratiques exemplaires. Il a également été demandé l'imposition d'une obligation d'annuler ou de renégocier automatiquement l'accord s'il est impossible de prouver, lors de chaque examen annuel, que le règlement de la C.-B. atteint des réductions équivalentes, en plus de mettre à contribution les autres intervenants dans la discussion.

De plus, une ONGE a présenté un avis d'opposition pendant la période de consultation sur l'accord d'équivalence proposé. L'avis d'opposition mentionnait que la loi provinciale qui prévoit le droit de demander des enquêtes sur les infractions environnementales ne fait pas mention d'un rapport si l'enquête devait être interrompue, et que le cadre provincial des sanctions et des pénalités est divergent en fonction de leur rigueur sur les pénalités avec celles applicables conformément à la LCPE. La réponse du Ministère à cet avis d'opposition et à tous les autres commentaires liés à l'accord proposé a été publiée dans le registre de la LCPE. Ces réponses sont résumées ci-dessous.

Comments received during the 60-day public comment period following publication of the proposed Order in the Canada Gazette*, Part I*

The proposed Order was published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 15, 2019, and posted to the Department's CEPA Environmental Registry website to make it broadly available to the public. The Department also informed engaged stakeholders of the comment period. The Department received five written submissions from stakeholders, including oil and gas industry and industry associations, and ENGOs.

Overview of feedback received

Comments received during the comment period for the proposed Order mirrored those received regarding the proposed equivalency agreement.

ENGOs reiterated concerns regarding the modelling, stringency of provincial penalties, and annual review, and additionally expressed concerns that the Department may be underestimating LDAR reductions achieved by the Federal Regulations. An additional submission from ENGOs during the proposed Order comment period commented that the Department may be overestimating the number of wells that would not be required to perform LDAR under the Federal Regulations, due to the exemption for wellheads with limited infrastructure. The submission pointed to analysis of the data from the B.C. MEF Study that suggested 87% of wells would have sufficient equipment on site to not qualify for the single well exemption.

An industry stakeholder reiterated support for the proposed Order and proposed equivalency agreement. One industry stakeholder commented that the B.C. Regulation would not apply to gas transmission pipelines, and requested clarity with respect to the application of the proposed Order.

The Department's response to feedback received on the draft Order has been published on the CEPA registry. These responses are summarized in the section below.

Responses to specific stakeholder feedback received

Data quality, modelling, and incorporation of new information

The Department has reviewed and integrated data from the final B.C. MEF study into the current analysis, in addition to updating facility and well counts to align with data reported to the B.C. Oil and Gas Commission. These updates confirmed that the B.C. Regulation is projected to

Commentaires reçus pendant la période de consultation du public de 60 jours qui suit la publication du projet de Décret dans la Partie I de la Gazette du Canada

Le projet de Décret a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 15 juin 2019 et a été affiché dans le site Web du registre environnemental de la LCPE du Ministère pour que le grand public y ait accès. Le Ministère a également fait part de la période de consultation aux intervenants mobilisés. Le Ministère a reçu cinq présentations écrites d'intervenants issus notamment de l'industrie pétrolière et gazière, d'associations industrielles et d'ONGE.

Aperçu des commentaires reçus

Les commentaires reçus pendant la période de consultation pour le projet de Décret reflétaient ceux reçus au sujet de l'accord d'équivalence proposé.

Les ONGE ont réitéré leurs réserves quant à la modélisation, la rigueur des pénalités provinciales imposées et à l'examen annuel, et estiment également que le Ministère sous-estime les réductions par DRF rendues possibles par le règlement fédéral. Une autre présentation d'ONGE reçue pendant la période de consultation sur le projet de Décret indiquait que le Ministère surestimait peut-être le nombre de puits qui ne seraient pas tenus d'effectuer une DRF aux termes du règlement fédéral, en raison de l'exemption accordée aux têtes de puits dont l'infrastructure est limitée. La présentation faisait référence à l'analyse de données tirées de l'étude MEF de la C.-B., qui donnent à penser que 87 % des puits auraient suffisamment d'équipement sur place pour échapper à l'exemption accordée aux puits uniques.

Un intervenant de l'industrie a réitéré son soutien pour le projet de Décret et l'accord d'équivalence proposé. Un autre a mentionné que le règlement de la C.-B. ne s'appliquerait pas aux gazoducs, et a demandé des précisions en ce qui concerne l'application du Décret proposé.

La réponse du Ministère aux commentaires reçus au sujet du projet de Décret a été publiée dans le registre de la LCPE. Ces réponses sont résumées dans la section qui suit.

Réponses à des commentaires précis d'intervenants

Qualité des données, modélisation et incorporation de nouveaux renseignements

Le Ministère a passé en revue et intégré dans l'analyse en cours les données de l'étude MEF définitive de la C.-B., en plus de mettre à jour le nombre d'installations et de puits en fonction des données signalées à la British Columbia Oil and Gas Commission. Ces mises à jour ont confirmé

achieve higher methane emission reductions than the federal methane regulations in the province of B.C. The Department is continually improving methane emission estimation techniques and frequently considers available and robust information to inform on data quality.

Leak detection and repair

The Department modelled the regulatory provisions in a consistent manner when comparing leak detection and repair requirements between the provincial and federal approach. This modelling determined that the requirements under the B.C. Regulation are expected to lead to emissions reductions that exceed those under the Federal Regulations in the province over the period of analysis from January 1, 2020, to December 31, 2024.

The Province of B.C. committed to include expectations for LDAR practices with respect to co-located wells in guidance documentation material. The province of B.C. has published guidance on this aspect in its *Fugitive Emissions Management Guideline* published on July 18, 2019. The B.C. Oil and Gas Commission has also committed to undertake a regulatory review in 2022.

With respect to the estimation of wells exempted under the Federal Regulations, the Department reviewed the analysis presented in the B.C. MEF Study but does not view the wells surveyed in the study to be representative of the wells currently estimated to be exempted. The wells selected for surveying in the study was restricted to those within 3 km of a battery. Given that over 90% of the wells currently estimated to be exempt are not attached to a battery, the Department did not adopt the results of the study for these wells.

Equivalency of provisions related to enforcement and residents' right to investigation

Sanctions and penalties under a provincial regime are elements for consideration in determining whether to conclude an agreement with a government under section 10 of the CEPA. The Department remains confident that the implementation of the British Columbia regime, in particular the relevant provisions under the OGAA and the *Drilling and Production Regulation* (DPR), are sufficient to ensure a comparable environmental outcome as the federal methane regulations.

The amending provisions set out in sections 61.1 to 61.4 of the province of B.C.'s OGAA provide a comprehensive mechanism for the exercise of a right to require investigations of offences that is similar to that provided in

que le règlement de la C.-B. devrait mener à des réductions des émissions de méthane supérieures au règlement fédéral sur le méthane en vigueur en C.-B. Le Ministère améliore constamment les techniques d'estimation des émissions de méthane et examine souvent des données existantes et robustes pour établir la qualité des données.

Détection et réparation des fuites

Le Ministère a modélisé les dispositions réglementaires de façon uniforme lorsqu'il a comparé les exigences fédérales et provinciales relatives à la détection et à la réparation des fuites. Cette modélisation a permis de conclure que les exigences prescrites par le règlement de la C.-B. devraient se solder par des réductions d'émissions qui dépassent celles prévues dans le règlement fédéral dans la province au cours de la période d'analyse, soit du 1er janvier 2020 au 31 décembre 2024.

Le gouvernement de la C.-B. s'est engagé à ajouter dans les documents d'orientation les attentes en matière de pratiques de DRF pour les puits co-situés. Le 18 juillet 2019, il a publié à cet égard des recommandations dans son document intitulé *Fugitive Emissions Management Guideline*. La British Columbia Oil and Gas Commission s'est également engagée à effectuer un examen réglementaire en 2022.

En ce qui concerne l'estimation de puits exemptés aux termes du règlement fédéral, le Ministère a passé en revue l'analyse présentée dans l'étude MEF de la C.-B., mais n'estime pas que les puits examinés dans l'étude étaient représentatifs du nombre de puits qui seraient exemptés actuellement, selon les estimations. Seuls les puits situés dans un rayon de 3 km d'un parc de stockage ont été sélectionnés en vue des analyses qui s'inscrivent dans l'étude. Étant donné que 90 % des puits qui sont actuellement estimés exemptés ne sont pas associés à un parc de stockage, le Ministère n'a pas adopté les résultats de l'étude qui portent sur ces puits.

Équivalence des dispositions liées à l'exécution et droit à une enquête des résidents

Les sanctions et pénalités prévues par un cadre provincial sont des facteurs qui entrent en ligne de compte afin de déterminer s'il faut ou non conclure un accord avec un gouvernement pris en application de l'article 10 de la LCPE. Le Ministère a toujours confiance que la mise en place du cadre de la Colombie-Britannique, surtout les dispositions pertinentes qui relèvent de la OGAA et du *Drilling and Production Regulation* (DPR), suffira à l'obtention de résultats environnementaux comparables à ceux du règlement fédéral sur le méthane.

Les dispositions de modification établies aux articles 61.1 à 61.4 de l'OGAA de la C.-B. offrent un mécanisme complet qui entoure l'exercice du droit d'exiger la tenue d'enquêtes sur des infractions qui ressemble à celui prévu aux

sections 17 to 20 of the CEPA. Further, where the Minister discontinues an investigation, the obligations to prepare a report with reasons, and describe information obtained, are not required under sections 17 to 20 of CEPA.

articles 17 à 20 de la LCPE. De plus, les obligations de rédiger un rapport qui fait mention des motifs et de décrire l'information obtenue ne sont pas requises en vertu des articles 17 à 20 de la LCPE si le ministre interrompt une enquête.

Application to transmission pipelines

A pipeline wholly situated within a province is subject to the B.C. Regulation, unless it is a federal work or undertaking, which includes pipelines that extend beyond the limits of the province. To ensure regulation of methane is regulated for all facilities in the province, the Order will exempt from its application federal works and undertakings, which will thus be required to comply with the Federal Regulations.

A summary of all comments and responses is available in the CEPA registry.

Application aux pipelines de transport

Un pipeline entièrement situé à l'intérieur d'une province est assujetti aux lois provinciales, à moins qu'il ne s'agisse d'une entreprise fédérale, ce qui inclut les pipelines qui s'étendent au-delà des limites de la province. Pour s'assurer des dispositions réglementaires relatives au méthane pour l'ensemble des installations de la province, le Décret exemptera de son application les entreprises fédérales.

Un résumé de tous les commentaires et de toutes les réponses se trouve dans le registre de la LCPE.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

In 2017, there were three Indigenous groups identified to whom there is a potential application of the Federal Regulations. The objective of the Order is to declare the Federal Regulations not applicable in British Columbia, on the basis that the scope and effect of the B.C. Regulation are equivalent to the Federal Regulations. No modern treaty obligations associated with the Order have been identified. National Indigenous organizations were notified and invited to provide comments on the proposed equivalency agreement and proposed Order; however, no comments were received.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

En 2017, trois groupes autochtones pour lesquels une application potentielle du règlement fédéral est envisagée ont été identifiés. Le Décret a pour objectif de déclarer le règlement fédéral non applicable en Colombie-Britannique pour la raison que la portée et les effets du règlement de la C.-B. sont équivalents à ceux du règlement fédéral. Aucune obligation relative aux traités modernes n'a été relevée en ce qui concerne ce Décret. Les organisations autochtones nationales ont été informées et invitées à fournir leurs commentaires sur l'accord d'équivalence proposé et le projet de Décret; cependant, aucun commentaire n'a été reçu.

Instrument choice

An order in council is the only regulatory instrument under CEPA for the Governor in Council to declare that the Federal Regulations do not apply in British Columbia. Application of this instrument for this purpose is in line with the Government of Canada's international commitments to reduce greenhouse gas (GHG) emissions.

Non-regulatory options, such as a voluntary option or a code of practice, are not suitable tools for achieving the objective.

Choix de l'instrument

Un décret est le seul instrument réglementaire prévu par la LCPE permettant au gouverneur en conseil de déclarer que le règlement fédéral ne s'applique pas en Colombie-Britannique. L'application de cet instrument à cette fin s'inscrit dans les engagements internationaux du gouvernement du Canada visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES).

Des options non réglementaires, comme une option volontaire ou un code de pratique, ne permettent pas d'atteindre l'objectif.

Regulatory analysis

Benefits and costs

Given that industry will be regulated with a similar degree of stringency under both regulations, the Order is not expected to lead to incremental costs to industry.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

Comme l'industrie sera réglementée avec une rigueur semblable par l'un ou l'autre des deux règlements, le Décret ne devrait pas entraîner de coûts supplémentaires pour l'industrie.

While equivalent environmental outcomes are determined based on methane emission reductions, less stringent requirements in the B.C. Regulation for routine venting are estimated to result in an increase in VOC emissions of 240 tonnes in the January 1, 2020, to December 31, 2024, time period. This increase represents 5% of the total VOC reductions that are expected in British Columbia under the Federal Regulations. Given the challenges in modelling small changes in VOC emissions, particularly in remote areas, the expected cost due to human health and environmental impacts of this increase in emissions has not been estimated. However, any associated cost is expected to be negligible.

Oil and gas facilities in British Columbia are expected to realize incremental cost savings as a result of the standing down of administrative requirements related to the Federal Regulations. The federal government is expected to realize incremental cost savings of about $80,000 over a five-year period[6] related to enforcement, compliance promotion, and administration of the Federal Regulations in British Columbia.

Small business lens

The Order is not expected to result in incremental costs to industry, and thus is not expected to result in cost impacts to small businesses.

One-for-one rule

The Order will reduce administrative costs imposed by the Federal Regulations on oil and gas facilities and result in an "out" under the one-for-one rule. Oil and gas facilities in British Columbia will no longer need to comply with the administrative requirements associated with the Federal Regulations, resulting in average annualized cost savings of $70,647. The average administrative cost savings per business will be approximately $785 per business.[7]

Regulatory cooperation and alignment

Protection of the environment is a shared responsibility in Canada. The use of equivalency agreements, together with an order in council standing down the application of a federal regulation in a jurisdiction, is set out in section 10 of CEPA as a tool for avoiding regulatory duplication.

There are no international agreements, obligations or standards that will be affected by the implementation of

[6] In 2018 dollars, discounted at 3% per year to 2019.

[7] In accordance with the *Red Tape Reduction Regulations*, these values are calculated using a 10-year time frame, discounted at 7% in 2012 dollars. The weighted average wage rate was estimated to be about $38 per hour across all cost calculations. The weighted average time savings per facility was estimated to be about 21 hours per facility per year.

Bien que les résultats environnementaux équivalents soient déterminés en fonction des réductions d'émissions de méthane, les exigences moins strictes du règlement de la C.-B. en matière d'évacuation de routine entraîneront une hausse estimée de 240 tonnes des émissions de COV du 1er janvier 2020 au 31 décembre 2024. Cette hausse représente 5 % de la réduction totale des émissions de COV de la Colombie-Britannique à laquelle donnerait lieu le règlement fédéral. Comme il est difficile de modéliser de petits changements dans les émissions de COV, particulièrement en région éloignée, le coût prévu de cette hausse des émissions attribuable à l'incidence sur la santé humaine et sur l'environnement n'a pas été estimé, mais il est prévu qu'il soit négligeable.

Il est prévu que les installations pétrolières et gazières de la Colombie-Britannique réalisent des économies de coûts différentiels, parce qu'elles n'auront pas à se plier aux exigences administratives du règlement fédéral. Il est attendu que le gouvernement fédéral réalise des économies de coûts différentiels d'environ 80 000 $ sur une période de cinq ans[6], parce qu'il n'aura pas à appliquer le règlement fédéral ni à en faire la promotion dans la province.

Lentille des petites entreprises

Le Décret ne devrait pas entraîner de coûts additionnels pour l'industrie, et donc, il ne devrait pas en entraîner pour les petites entreprises.

Règle du « un pour un »

Le Décret réduira les coûts administratifs imposés par le règlement fédéral aux installations pétrolières et gazières et constituerait une « suppression » selon la règle du « un pour un ». Les installations pétrolières et gazières de la Colombie-Britannique n'auront plus à se plier aux exigences administratives du règlement fédéral, ce qui représente des économies totales annualisées moyennes de 70 647 $, soit environ 785 $ par entreprise[7].

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

La protection de l'environnement est une responsabilité partagée au Canada. Le recours à un accord d'équivalence, accompagné d'un décret qui suspend l'application d'un règlement fédéral dans une province ou un territoire, est établi à l'article 10 de la LCPE comme un outil permettant d'éviter le chevauchement des règlements.

La mise en œuvre du Décret n'aura aucune incidence sur des accords, obligations ou normes internationaux, car il

[6] En dollars de 2018, actualisés à 3 % par année jusqu'en 2019.

[7] Conformément au *Règlement sur la réduction de la paperasse*, ces valeurs sont calculées sur un horizon de 10 ans et actualisées à 7 % en dollars de 2012. La rémunération moyenne pondérée a été estimée à environ 38 $ l'heure. L'économie de temps moyenne pondérée a été estimée à environ 21 heures par année par installation.

the Order, as the B.C. Regulation is projected to exceed the methane emission reductions (in CO_2e) of the Federal Regulations. This approach is consistent with international commitments overall to limit Canada's GHG emissions.

Strategic environmental assessment

The Federal Regulations were developed under the *Pan-Canadian Framework on Clean Growth and Climate Change*. A strategic environmental assessment (SEA) was completed for this framework in 2016.[8] The SEA concluded that proposals under the framework will reduce GHG emissions and are in line with the 2016–2019 Federal Sustainable Development Strategy goal of effective action on climate change.[9] The Order will result in a small increase in VOC emissions; however, the environmental impact of this increase is expected to be negligible.

Gender-based analysis plus

No gender-based analysis plus (GBA+) impacts have been identified for this proposal.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

The Order will declare that the provisions of the Federal Regulations do not apply in British Columbia effective on the day on which the Order comes into force, except for the facilities expressly exempted. At the coming into force of the Order, the provincial regulations described above and directly regulating methane emissions will apply exclusively to oil and gas facilities in British Columbia, with the exception of facilities that are federal works or undertakings, including pipelines extending beyond the limits of a province.

Contacts

Magda Little
Director
Oil, Gas and Alternative Energy Division
Energy and Transportation Directorate
Environmental Protection Branch
Environment and Climate Change Canada
351 Saint-Joseph Boulevard
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: ec.methane-methane.ec@canada.ca

[8] *Pan-Canadian Framework on Clean Growth and Climate Change: strategic environmental assessment*
[9] *Achieving a Sustainable Future: A Federal Sustainable Development Strategy for Canada*

est attendu que le règlement de la C.-B. donne lieu à des réductions des émissions de méthane (en éq. CO_2) plus grandes que celles qu'entraînerait le règlement fédéral. Cette approche est conforme aux engagements internationaux pris par le Canada pour limiter ses émissions de GES.

Évaluation environnementale stratégique

Le règlement fédéral s'inscrit comme mesure significative du *Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques*. Ce cadre a fait l'objet d'une évaluation environnementale stratégique (EES) en 2016[8]. L'EES a permis de conclure que les propositions faites dans ce cadre réduiront les émissions de GES et sont conformes à l'objectif de prendre des mesures efficaces contre les changements climatiques de la Stratégie fédérale de développement durable 2016-2019[9]. Le Décret provoquera une légère augmentation des émissions de COV; toutefois, l'incidence environnementale de cette augmentation devrait être négligeable.

Analyse comparative entre les sexes plus

Aucune incidence liée à l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été relevée pour le projet de Décret.

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

Le Décret déclarera que les dispositions du règlement fédéral ne s'appliquent pas en Colombie-Britannique à partir de son entrée en vigueur, à l'exception des installations expressément exemptées. À l'entrée en vigueur du Décret, le règlement provincial décrit ci-dessus qui réglemente directement les émissions de méthane s'appliquera exclusivement aux installations pétrolières et gazières de la Colombie-Britannique, à l'exception des installations qui sont des entreprises fédérales, incluant les pipelines qui s'étendent au-delà des limites de la province.

Personnes-ressources

Magda Little
Directrice
Division du pétrole, du gaz et des énergies de remplacement
Direction de l'énergie et des transports
Direction générale de la protection de l'environnement
Environnement et Changement climatique Canada
351, boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Courriel : ec.methane-methane.ec@canada.ca

[8] *Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques : évaluation environnementale stratégique*
[9] *Réaliser un avenir durable : Stratégie fédérale de développement durable pour le Canada*

Matthew Watkinson
Director
Regulatory Analysis and Valuation Division
Economic Analysis Directorate
Strategic Policy Branch
Environment and Climate Change Canada
200 Sacré-Cœur Boulevard
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: ec.darv-ravd.ec@canada.ca

Matthew Watkinson
Directeur
Division de l'analyse réglementaire et de la valuation
Direction de l'analyse économique
Direction générale de la politique stratégique
Environnement et Changement climatique Canada
200, boulevard Sacré-Cœur
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Courriel : ec.darv-ravd.ec@canada.ca

Registration
SOR/2020-61 April 1, 2020

EMPLOYMENT INSURANCE ACT

Whereas the Minister of Employment and Social Development may, for the purpose of mitigating the economic effects of the coronavirus disease 2019 (COVID-19), pursuant to subsection 153.3(1)[a] of the *Employment Insurance Act*[b], make interim orders;

Whereas, pursuant to subsection 153.3(3)[a] of that Act[b], the Minister of Finance consents to the making of the annexed interim Order;

Whereas, pursuant to subsection 153.3(4)[a] of that Act[b], the President of the Treasury Board consents to the making of the annexed interim Order in respect of Part III of that Act or in respect of a regulation made under that Act for the purposes of that Part;

And whereas, the Minister of Employment and Social Development has consulted with the Canada Employment Insurance Commission before making the annexed Order;

Therefore, the Minister of Employment and Social Development, pursuant to section 153.3[a] of the *Employment Insurance Act*[b], makes the annexed *Interim Order Amending the Employment Insurance Act (Employment Insurance Emergency Response Benefit)*.

Gatineau, March 31, 2020

Carla Qualtrough
Minister of Employment and Social Development

[a] S.C. 2020, c. 5, s. 57
[b] S.C. 1996, c. 23

Enregistrement
DORS/2020-61 Le 1er avril 2020

LOI SUR L'ASSURANCE-EMPLOI

Attendu que la ministre de l'Emploi et du Développement social peut, en vertu du paragraphe 153.3(1)[a] de la *Loi sur l'assurance-emploi*[b], prendre des arrêtés provisoires afin d'atténuer les répercussions économiques découlant de la maladie à coronavirus 2019 (COVID-19);

Attendu que, en vertu du paragraphe 153.3(3)[a] de cette loi, le ministre des Finances consent à la prise du présent arrêté provisoire;

Attendu que, en vertu du paragraphe 153.3(4)[a] de cette loi, le président du Conseil du Trésor consent à la prise du présent arrêté provisoire visant la partie III de cette loi ou un règlement pris en vertu de cette loi pour l'application de cette partie;

Attendu que la ministre de l'Emploi et du Développement social a consulté la Commission de l'assurance-emploi du Canada avant de prendre le présent arrêté provisoire,

À ces causes, en vertu de l'article 153.3[a] de la *Loi sur l'assurance-emploi*[b], la ministre de l'Emploi et du Développement social prend l'*Arrêté provisoire modifiant la Loi sur l'assurance-emploi (prestation d'assurance-emploi d'urgence)*, ci-après.

Gatineau, le 31 mars 2020

La ministre de l'Emploi et du Développement social
Carla Qualtrough

[a] L.C. 2020, ch. 5, art. 57
[b] L.C. 1996, ch. 23

Interim Order Amending the Employment Insurance Act (Employment Insurance Emergency Response Benefit)

Amendment

1 The *Employment Insurance Act*[1] is amended by adding the following after section 153.4:

PART VIII.4

Employment Insurance Emergency Response Benefit

Interpretation

Definition of *COVID-19*

153.5 (1) In this Part, ***COVID-19*** means the coronavirus disease 2019.

Claimant

(2) For the purposes of this section and sections 153.6 to 153.13, the definition *claimant* in subsection 2(1) applies to a person who:

(a) ceases working, whether employed or self-employed, for reasons related to COVID-19; or

(b) could have, but for the coming into force of this Part, on or after March 15, 2020, had a benefit period established with respect to any of the benefits referred to in subsection (3).

Benefits referred to in paragraph (2)(b)

(3) The benefits referred to in paragraph (2)(b) are

(a) benefits paid under Part I, with the exception of benefits paid under sections 22 to 25; and

(b) benefits paid under section 152.03.

Application

Application of certain provisions

153.6 Subject to any other provision in this Part, only the following provisions of this Act apply to this Part:

(a) the definitions *benefit period* and *insurable earnings* in subsection 2(1);

[1] S.C. 1996, c. 23

Arrêté provisoire modifiant la *Loi sur l'assurance-emploi* (prestation d'assurance-emploi d'urgence)

Modification

1 La *Loi sur l'assurance-emploi*[1] est modifiée par adjonction, après l'article 153.4, de ce qui suit :

PARTIE VIII.4

Prestation d'assurance-emploi d'urgence

Interprétation

Définition de *COVID-19*

153.5 (1) Dans la présente partie, ***COVID-19*** s'entend de la maladie à coronavirus 2019.

Prestataire

(2) Pour l'application du présent article et des articles 153.6 à 153.13, la définition de *prestataire* au paragraphe 2(1) vise les personnes suivantes :

a) celles qui cessent d'exercer leur emploi — ou d'exécuter un travail pour leur compte — pour des raisons liées à la COVID-19;

b) celles qui auraient pu se voir établir à leur profit, n'eût été l'entrée en vigueur de la présente partie le 15 mars 2020, une période de prestations à partir de cette date à l'égard de l'une ou l'autre des prestations visées au paragraphe (3).

Prestations visées à l'alinéa (2)b)

(3) Les prestations visées à l'alinéa (2)b) sont les suivantes :

a) celles versées au titre de la partie I, à l'exception des prestations versées au titre des articles 22 à 25;

b) celles versées au titre de l'article 152.03.

Application

Application de certaines dispositions

153.6 Sous réserve de toute autre disposition de la présente partie, seules les dispositions ci-après de la présente loi s'appliquent à la présente partie :

a) les définitions de *période de prestations* et *rémunération assurable* au paragraphe 2(1);

[1] L.C. 1996, ch. 23

(b) the definition *initial claim for benefits* in subsection 6(1);

(c) sections 21 and 152.03; and

(d) Parts III, IV, VI and Part VII.

Employment Insurance Emergency Response Benefit

Payment

153.7 (1) An employment insurance emergency response benefit is payable to a claimant who makes a claim under section 153.8 and who is eligible for the benefit.

Other benefits

(2) A claimant who receives, under a provincial Act or any other provincial mechanism, a sum of money or financial aid of any type and in any form, for reasons related to COVID-19, remains eligible to receive the employment insurance emergency response benefit.

Claim

153.8 (1) Any claimant may, in the form and manner established by the Minister, make a claim for the employment insurance emergency response benefit for any two-week period starting on a Sunday and falling within the period beginning on March 15, 2020 and ending on October 3, 2020.

Limitation

(2) A claimant is not permitted to make a claim after December 2, 2020.

Information

(3) A claimant must provide the Minister with any information that the Minister may require in respect of the claim.

Eligibility

153.9 (1) A claimant is eligible for the employment insurance emergency response benefit

(a) if they

(i) reside in Canada,

(ii) are at least 15 years of age,

(iii) have insurable earnings of at least $5,000 in 2019 or in the 52 weeks preceding the day on which they make the claim under section 153.8,

b) la définition de *demande initiale de prestations* au paragraphe 6(1);

c) les articles 21 et 152.03;

d) les parties III, IV, VI et VII.

Prestation d'assurance-emploi d'urgence

Versement

153.7 (1) La prestation d'assurance-emploi d'urgence est à verser au prestataire qui présente une demande en vertu de l'article 153.8 et qui y est admissible.

Autres prestations

(2) Le prestataire qui reçoit, en vertu d'une loi d'une province ou de tout autre mécanisme provincial, un montant d'argent ou une aide financière de toute nature et sous quelque forme que ce soit pour des raisons liées à la COVID-19 demeure admissible à la prestation d'assurance-emploi d'urgence.

Demande

153.8 (1) Tout prestataire peut, selon les modalités — notamment de forme — fixées par le ministre, présenter une demande de prestation d'assurance-emploi d'urgence pour toute période, commençant un dimanche, de deux semaines comprise dans la période commençant le 15 mars 2020 et se terminant le 3 octobre 2020.

Restriction

(2) Aucune demande ne peut être présentée après le 2 décembre 2020.

Renseignements

(3) Le demandeur fournit au ministre tout renseignement que ce dernier peut exiger relativement à la demande.

Admissibilité

153.9 (1) Est admissible à la prestation d'assurance-emploi d'urgence le prestataire suivant :

a) celui qui, à la fois :

(i) réside au Canada,

(ii) est âgé d'au moins 15 ans,

(iii) a une rémunération assurable, pour l'année 2019 ou au cours des cinquante deux semaines précédant la date à laquelle il présente une demande en vertu de l'article 153.8, qui s'élève à au moins cinq mille dollars,

(iv) whether employed or self-employed, cease working for at least seven consecutive days within the two-week period in respect of which they claimed the benefit, and

(v) have no income from employment or self-employment in respect of the consecutive days on which they cease working; or

(b) are a claimant referred to in paragraph 153.5(2)(b).

Ineligibility

(2) A claimant is not eligible if,

(a) they receive, under this Act, a benefit other than the employment insurance emergency response benefit;

(b) they receive allowances, money or other benefits paid under a provincial plan

(i) because of pregnancy, or

(ii) because the claimant is caring for one or more of their new-born children, or one or more children placed with them for the purpose of adoption; or

(c) they receive or did receive an income support payment under the *Canada Emergency Response Benefit Act*.

Exclusion

(3) A claimant does not cease working for the purpose of subsection (1) if they leave their employment voluntarily.

Amount of payment

153.10 (1) The amount of the employment insurance emergency response benefit for a week is $500.

Provincial assistance — COVID-19

(2) For greater certainty, if a claimant receives, under a provincial Act or any other provincial mechanism, a sum of money or financial aid of any type and in any form, for reasons related to COVID-19, the weekly amount of the employment insurance emergency response benefit will not be reduced or eliminated.

Maximum number of weeks

153.11 The maximum number of weeks for which the employment insurance emergency response benefit may be paid to a claimant is 16 weeks.

(iv) cesse d'exercer son emploi — ou d'exécuter un travail pour son compte — pendant au moins sept jours consécutifs compris dans la période de deux semaines pour laquelle il demande la prestation,

(v) n'a aucun revenu provenant d'un emploi ou d'un travail qu'il exécute pour son compte, pour les jours consécutifs pendant lesquels il cesse d'exercer son emploi ou d'exécuter un travail pour son compte;

b) celui visé à l'alinéa 153.5(2)b).

Non-admissibilité

(2) Le prestataire n'est pas admissible si, selon le cas :

a) il reçoit, sous le régime de la présente loi, une prestation autre que la prestation d'assurance-emploi d'urgence;

b) il reçoit des allocations, prestations ou autres sommes, en vertu d'un régime provincial, pour l'une ou l'autre des raisons suivantes :

(i) sa grossesse,

(ii) des soins à donner à un ou plusieurs de ses nouveau-nés ou à un ou plusieurs enfants placés chez lui en vue de leur adoption;

c) il reçoit ou à reçu l'allocation de soutien du revenu au titre de la *Loi sur la prestation canadienne d'urgence*.

Exclusion

(3) Pour l'application du paragraphe (1), le prestataire ne cesse pas d'exercer son emploi s'il le quitte volontairement.

Montant de l'allocation

153.10 (1) Le montant de la prestation d'assurance-emploi d'urgence pour une semaine est de cinq cents dollars.

Aide provinciale — COVID-19

(2) Il est entendu que, dans le cas où le prestataire reçoit, en vertu d'une loi d'une province ou de tout autre mécanisme provincial, un montant d'argent ou une aide financière de toute nature et sous quelque forme que ce soit pour des raisons liées à la COVID-19, le montant hebdomadaire de la prestation d'assurance-emploi d'urgence ne peut être réduit ou supprimé.

Nombre maximal de semaines

153.11 Le nombre maximal de semaines pour lesquelles la prestation d'assurance-emploi d'urgence peut être versée au prestataire est de seize semaines.

Social Insurance Number

Social insurance number

153.12 The Minister is authorized to collect and use, for the purposes of the administration and enforcement of this Part, the Social Insurance Number of a claimant who makes a claim under this Part.

Benefit Period

No reduction

153.13 When a benefit period is being established for a claimant who has received an employment insurance emergency response benefit, in establishing the benefit period, the weeks during which the benefit was paid is not to be taken into account.

Conflict

2 The provisions of Part VIII.4 of the *Employment Insurance Act* apply despite any other provision of that Act or any of its regulations.

Coming into Force

3 This Interim Order is deemed to have come into force on March 15, 2020.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Issues

Parliament has enacted the *Canada Emergency Response Benefit Act* (the Act) to authorize the making of income support payments to workers who cease working for reasons related to the COVID-19 coronavirus disease. As provided in the Act, the amount of the income support payment is to be fixed in regulation by the Minister of Employment and Social Development, with the consent of the Minister of Finance.

Background

The COVID-19 acute respiratory disease is a condition in which affected individuals develop fever, cough and/or difficulty breathing. COVID-19 has clearly demonstrated that it can cause severe, life-threatening respiratory disease. In more severe cases, infection can cause

Numéro d'assurance sociale

Numéro d'assurance sociale

153.12 Le ministre peut, pour l'exécution et le contrôle d'application de la présente partie, recueillir et utiliser le numéro d'assurance sociale du prestataire qui présente une demande en vertu de la présente partie.

Période de prestations

Maintien

153.13 Dans le cadre de l'établissement de la période de prestations au profit du prestataire qui a reçu une prestation d'assurance-emploi d'urgence, il n'est pas tenu compte des semaine pendant lesquelles cette dernière a été versée.

Incompatibilité

2 Les dispositions de la partie VIII.4 de la *Loi sur l'assurance-emploi* s'appliquent malgré toute autre disposition de cette loi ou de ses règlements.

Entrée en vigueur

3 Le présent arrêté provisoire est réputé être entré en vigueur le 15 mars 2020.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(*Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement ni de l'Arrêté provisoire.*)

Enjeux

Le Parlement a adopté la *Loi sur la prestation canadienne d'urgence* (la Loi) afin d'autoriser l'établissement d'une allocation de soutien du revenu aux travailleurs qui cessent de travailler pour des raisons liées à la maladie à coronavirus COVID-19. Comme il est indiqué dans la Loi, le montant de l'allocation de soutien du revenu sera fixé dans la réglementation par la ministre de l'Emploi et du Développement social, avec le consentement du ministre des Finances.

Contexte

La maladie respiratoire aiguë COVID-19 est un problème de santé qui fait en sorte que les personnes touchées présentent de la fièvre, une toux ou une difficulté à respirer. La COVID-19 a clairement démontré qu'elle pouvait provoquer une maladie respiratoire grave et potentiellement

pneumonia, severe acute respiratory syndrome, kidney failure and death.

As a result of quarantine and directed self-isolation measures which have been put in place across Canada to mitigate the spread of the COVID-19, Canadians have been urged to remain in their homes and many workplaces have closed temporarily. This has led to many Canadians being unable to work during this period. Many Canadians do not receive Employment Insurance or other income during this time, which may cause serious financial hardship.

The new Act establishes a new income support payment for eligible workers who cease working for reasons related to COVID-19 that would be paid in four-week instalments. The amount of the income support payment per week is to be fixed in regulations by the Minister, as per subsection 7(2) of the Act.

Objective

The objective of this regulation is to fix the amount of the income support payment as $500 per week under the Act.

Description

As per subsection 7(2) of the Act, this regulation is being put in place by the Minister of Employment and Social Development, with the consent of the Minister of Finance, fixing the income support payment amount as $500 per week.

This regulation will allow the income support payment to be made to individuals who cease working due to reasons related to COVID-19 and meet other eligibility requirements.

The regulation comes into force upon registration.

Regulatory development

Consultation

As this amendment is directly in response to the immediate and extraordinary public health situation posed by the outbreak of COVID-19, measures need to be in place expeditiously to be effective. Consequently, no prepublication was undertaken.

mortelle. Dans les cas les plus graves, l'infection peut provoquer une pneumonie, un syndrome respiratoire aigu sévère, une insuffisance rénale et la mort.

À la suite de la mise en quarantaine et des mesures d'autoisolement dirigées qui ont été mises en place partout au Canada pour atténuer la propagation de la COVID-19, les Canadiens ont été incités à rester chez eux et de nombreux lieux de travail ont fermé temporairement. Cela a empêché de nombreux Canadiens de travailler pendant cette période. De nombreux Canadiens ne reçoivent pas d'assurance-emploi ou d'autres revenus pendant cette période, ce qui peut entraîner de graves difficultés financières.

La nouvelle loi permet d'établir une nouvelle allocation de soutien du revenu qui serait versée pour une période de quatre semaines aux travailleurs admissibles qui cessent de travailler pour des raisons liées à la COVID-19. Le montant du soutien du revenu par semaine sera fixé dans la réglementation par la ministre, conformément au paragraphe 7(2) de la Loi.

Objectif

L'objectif de cette réglementation est de fixer le montant de l'allocation de soutien du revenu à 500 $ par semaine en vertu de la Loi.

Description

Conformément au paragraphe 7(2) de la Loi, cette réglementation est mise en place par la ministre de l'Emploi et du Développement social, avec le consentement du ministre des Finances, fixant le montant de l'allocation de soutien du revenu à 500 $ par semaine.

Cette réglementation permettra le versement de l'allocation de soutien du revenu aux personnes qui cessent de travailler pour des raisons liées à la COVID-19 et qui répondent aux critères d'admissibilité.

Cette réglementation entrera en vigueur dès son enregistrement.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Comme cette réglementation est une réponse directe à l'état immédiat et exceptionnel de la santé publique découlant de l'éclosion de la COVID-19, des mesures doivent être mises en place dans les meilleurs délais pour être efficaces. C'est pourquoi aucune publication n'a été faite au préalable.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

There are no implications for modern treaty obligations or Indigenous engagement in these regulations.

Instrument choice

The amount is to be fixed in regulations. There is no discretion in the choice of instrument to set the income support payment amount.

Regulatory analysis

Benefits and costs

The Canada Emergency Response Benefit is part of the Government's COVID-19 Economic Response Plan, which will provide direct support to Canadian workers and businesses to help meet the cash needs of Canadian businesses and households, and to help stabilize the economy. These measures will also help ensure that individuals are able to remain at home as directed, thus reducing the risk of further spread of the disease.

Small business lens

No small business impacts are expected to result from these amendments.

One-for-one rule

These amendments have no impact on administrative burden or costs to business or employers.

Regulatory cooperation and alignment

These amendments are not related to any commitments related to other regulatory jurisdictions.

Strategic environmental assessment

A preliminary environmental scan revealed no environmental impacts associated with this regulatory amendment.

Gender-based analysis plus (GBA+)

These regulations do not target persons of any gender or identified group. The changes will benefit eligible workers who have to cease work due to COVID-19, regardless of other characteristics.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Il n'existe aucune référence aux obligations prévues dans les traités modernes ou à la mobilisation des Autochtones dans la présente réglementation.

Choix de l'instrument

Ces mesures doivent être énoncées dans la réglementation. Il n'existe aucun pouvoir discrétionnaire pour le choix de l'instrument pour fixer le montant de l'allocation de soutien du revenu.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

La prestation canadienne d'urgence s'inscrit dans le cadre du Plan d'intervention économique du Canada pour répondre à la COVID-19, lequel fournira un soutien direct aux travailleurs et aux entreprises du Canada, afin d'aider à répondre aux besoins financiers des entreprises et des ménages canadiens et d'aider à stabiliser l'économie. Ces mesures contribueront également à veiller à ce que les personnes soient en mesure de rester à la maison comme cela leur a été demandé, pour réduire ainsi le risque de propager davantage la maladie.

Lentille des petites entreprises

Ces modifications ne devraient avoir aucune répercussion sur les petites entreprises.

Règle du « un pour un »

Ces modifications n'ont aucune répercussion sur le fardeau administratif ou les coûts pour les entreprises ou les employeurs.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Ces modifications ne sont liées à aucun engagement relié aux autres instances réglementaires.

Évaluation environnementale stratégique

Un survol environnemental préliminaire n'a révélé aucune répercussion environnementale associée à la présente modification apportée à la réglementation.

Analyse comparative entre les sexes (ACS+)

La présente réglementation ne cible pas les personnes d'un sexe ou d'un groupe en particulier. Les modifications apportées profiteront aux travailleurs admissibles devant cesser de travailler en raison de la COVID-19, indépendamment de toutes autres caractéristiques.

Rationale

These amendments will allow the Government of Canada to implement the Act and provide support to workers affected by COVID-19.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

These regulations will be implemented immediately upon coming into force.

Contact

Andrew Brown
Director General
Employment Insurance Policy
Skills and Employment Branch
Employment and Social Development Canada
140 Promenade du Portage, 7th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0J9
Telephone: 819-639-3532

Justification

Ces modifications permettront au gouvernement du Canada de mettre en œuvre la Loi et d'offrir du soutien aux travailleurs touchés par la COVID-19.

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

Mise en œuvre

La présente réglementation sera mise en œuvre dès son entrée en vigueur.

Personne-ressource

Andrew Brown
Directeur général
Politique de l'assurance-emploi
Direction générale des compétences et de l'emploi
Emploi et Développement social Canada
140, promenade du Portage, 7e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0J9
Téléphone : 819-639-3532

Registration
SOR/2020-62 April 1, 2020

CANADA EMERGENCY RESPONSE BENEFIT ACT

The Minister of Employment and Social Development, with the consent of the Minister of Finance, makes the annexed *Income Support Payment Amount Regulations* pursuant to subsection 7(2) of the *Canada Emergency Response Benefit Act*[a].

Gatineau, March 31, 2020

Carla Qualtrough
Minister of Employment and Social Development

Income Support Payment Amount Regulations

Income Support Payment

Amount of income support payment

1 For the purpose of subsection 7(1) of the *Canada Emergency Response Benefit Act*, the amount of an income support payment for any week is $500.

Coming into Force

Registration

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

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 627, following SOR/2020-61.

[a] S.C. 2020, c. 5, s. 8

Enregistrement
DORS/2020-62 Le 1er avril 2020

LOI SUR LA PRESTATION CANADIENNE D'URGENCE

En vertu du paragraphe 7(2) de la *Loi sur la prestation canadienne d'urgence*[a], la ministre de l'Emploi et du Développement social prend, avec l'approbation du ministre des Finances, le *Règlement fixant le montant de l'allocation de soutien du revenu*, ci-après.

Gatineau, le 31 mars 2020

La ministre de l'Emploi et du Développement social
Carla Qualtrough

Règlement fixant le montant de l'allocation de soutien du revenu

Allocation de soutien du revenu

Montant

1 Pour l'application du paragraphe 7(1) de la *Loi sur la prestation canadienne d'urgence*, le montant de l'allocation de soutien du revenu est fixé à cinq cents dollars, pour toute semaine.

Entrée en vigueur

Enregistrement

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

N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 627, à la suite du DORS/2020-61.

[a] L.C. 2020, ch. 5, art. 8

TABLE OF CONTENTS

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

Registration number	P.C. number	Minister	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2020-55	2020-160	Public Safety	Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations	552
SOR/2020-56		Agriculture and Agri-Food	Order Amending the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Levies Order and Repealing the Order Amending the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Levies Order	559
SOR/2020-57	2020-163	Transport	Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996	562
SOR/2020-58	2020-164	Transport	Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations	578
SOR/2020-59	2020-165	Transport	Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations	591
SOR/2020-60	2020-166	Environment and Climate Change	Order Declaring that the Provisions of the Regulations Respecting Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector) Do Not Apply in British Columbia	609
SOR/2020-61		Employment and Social Development	Interim Order Amending the Employment Insurance Act (Employment Insurance Emergency Response Benefit)	623
SOR/2020-62		Employment and Social Development	Income Support Payment Amount Regulations	631

INDEX

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

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

Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments
Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996 — Regulations Amending the ..... Pilotage Act	SOR/2020-57	25/03/20	562	
Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Levies Order and Repealing the Order Amending the Canadian Broiler Hatching Egg Marketing Levies Order — Order Amending the ..... Farm Products Agencies Act	SOR/2020-56	25/03/20	559	
Employment Insurance Act (Employment Insurance Emergency Response Benefit) — Interim Order Amending the ..... Employment Insurance Act	SOR/2020-61	01/04/20	623	
Great Lakes Pilotage Tariff Regulations — Regulations Amending the ..... Pilotage Act	SOR/2020-59	25/03/20	591	
Immigration and Refugee Protection Regulations — Regulations Amending the ..... Immigration and Refugee Protection Act	SOR/2020-55	20/03/20	552	
Income Support Payment Amount Regulations ..... Canada Emergency Response Benefit Act	SOR/2020-62	01/04/20	631	n
Pacific Pilotage Tariff Regulations — Regulations Amending the ..... Pilotage Act	SOR/2020-58	25/03/20	578	
Reduction in the Release of Methane and Certain Volatile Organic Compounds (Upstream Oil and Gas Sector) Do Not Apply in British Columbia — Order Declaring that the Provisions of the Regulations Respecting ..... Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2020-60	25/03/20	609	n

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

Numéro d'enregistrement	Numéro de C.P.	Ministre	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2020-55	2020-160	Sécurité publique	Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés	552
DORS/2020-56		Agriculture et Agroalimentaire	Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada et abrogeant l'Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada	559
DORS/2020-57	2020-163	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996	562
DORS/2020-58	2020-164	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique	578
DORS/2020-59	2020-165	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs	591
DORS/2020-60	2020-166	Environnement et Changement climatique	Décret déclarant que le Règlement sur la réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont) ne s'applique pas dans la province de la Colombie-Britannique.	609
DORS/2020-61		Emploi et Développement social	Arrêté provisoire modifiant la Loi sur l'assurance-emploi (prestation d'assurance-emploi d'urgence)	623
DORS/2020-62		Emploi et Développement social	Règlement fixant le montant de l'allocation de soutien du revenu	631

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

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

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Assurance-emploi (prestation d'assurance-emploi d'urgence) — Arrêté provisoire modifiant la Loi sur l' ..... Assurance-emploi (Loi sur l')	DORS/2020-61	01/04/20	623	
Immigration et la protection des réfugiés — Règlement modifiant le Règlement sur l' ..... Immigration et la protection des réfugiés (Loi sur l')	DORS/2020-55	20/03/20	552	
Montant de l'allocation de soutien du revenu — Règlement fixant le ..... Prestation canadienne d'urgence (Loi sur la)	DORS/2020-62	01/04/20	631	n
Redevances à payer pour la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada et abrogeant l'Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs d'incubation de poulet de chair au Canada — Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les ... Offices des produits agricoles (Loi sur les)	DORS/2020-56	25/03/20	559	
Réduction des rejets de méthane et de certains composés organiques volatils (secteur du pétrole et du gaz en amont) ne s'applique pas dans la province de la Colombie-Britannique — Décret déclarant que le Règlement sur la ..... Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne sur la)	DORS/2020-60	25/03/20	609	n
Tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996 — Règlement modifiant le Règlement sur le ..... Pilotage (Loi sur le)	DORS/2020-57	25/03/20	562	
Tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique — Règlement modifiant le Règlement sur les ..... Pilotage (Loi sur le)	DORS/2020-58	25/03/20	578	
Tarifs de pilotage des Grands Lacs — Règlement modifiant le Règlement sur les ..... Pilotage (Loi sur le)	DORS/2020-59	25/03/20	591	