

Canada Gazette

Part II



Gazette du Canada

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, OCTOBER 28, 2020

Statutory Instruments 2020

SOR/2020-216 to 223 and 225 to 229

Pages 2581 to 2858

OTTAWA, LE MERCREDI 28 OCTOBRE 2020

Textes réglementaires 2020

DORS/2020-216 à 223 et 225 à 229

Pages 2581 à 2858

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 1^{er} avril 2003 et le format en langage hypertexte (HTML) de la Partie I et de la Partie II comme média substitut sont disponibles sur le [site Web de la Gazette du Canada](#). La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le [site Web du Parlement du Canada](#).

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

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

Registration

SOR/2020-216 October 6, 2020

CANADA–NEWFOUNDLAND AND LABRADOR
ATLANTIC ACCORD IMPLEMENTATION ACTCANADA–NOVA SCOTIA OFFSHORE PETROLEUM
RESOURCES ACCORD IMPLEMENTATION ACT

CANADA OIL AND GAS OPERATIONS ACT

CANADA SHIPPING ACT, 2001

P.C. 2020-768 October 2, 2020

Whereas the annexed *Navigation Safety Regulations, 2020* establish additional or complementary standards to those set out in the International Convention for the Safety of Life At Sea of 1974 and the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life At Sea of 1974, and the Governor in Council is satisfied that those standards meet the objectives of the Convention and Protocol;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport and the Minister of Natural Resources with respect to the provisions of the annexed Regulations other than sections 425 to 427 and on the recommendation of the Minister of Natural Resources with respect to sections 425 to 427, makes the annexed *Navigation Safety Regulations, 2020* pursuant to

(a) subsection 149(1)^a of the *Canada–Newfoundland and Labrador Atlantic Accord Implementation Act*^b;

(b) subsection 153(1)^c of the *Canada–Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act*^d;

(c) subsection 14(1)^e of the *Canada Oil and Gas Operations Act*^f; and

(d) subsections 7(2), 35(1)^g, 35.1(1)^h, 120(1)ⁱ, 120(2), 136(1)^j, 207(1)^k and 274(2) of the *Canada Shipping Act, 2001*^l.

^a S.C. 2015, c. 4, ss. 54(1) to (4)

^b S.C. 1987, c. 3; S.C. 2014, c. 13, s. 3

^c S.C. 2015, c. 4, ss. 90(1) to (3)

^d S.C. 1988, c. 28

^e S.C. 2019, c. 28, para. 142(2)(u)

^f R.S., c. O-7; S.C. 1992, c. 35, s. 2

^g S.C. 2019, c. 1, s. 141

^h S.C. 2018, c. 27, s. 692

ⁱ S.C. 2018, c. 27, s. 694

^j S.C. 2005, c. 29, s. 18

^k S.C. 2015, c. 3, s. 24

^l S.C. 2001, c. 26

Enregistrement

DORS/2020-216 Le 6 octobre 2020

LOI DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD ATLANTIQUE
CANADA — TERRE-NEUVE-ET-LABRADORLOI DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD CANADA —
NOUVELLE-ÉCOSSE SUR LES HYDROCARBURES
EXTRACÔTIERSLOI SUR LES OPÉRATIONS PÉTROLIÈRES AU
CANADALOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU
CANADA

C.P. 2020-768 Le 2 octobre 2020

Attendu que le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* établit des normes supplémentaires ou complémentaires à celles prévues dans la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et le Protocole de 1988 relatif à la Convention et que la gouverneure en conseil est convaincue que ces normes servent les objectifs de la Convention et du Protocole,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et du ministre des Ressources naturelles, en ce qui concerne les dispositions du règlement ci-après, autres que les articles 425 à 427, et sur recommandation du ministre des Ressources naturelles, en ce qui concerne les articles 425 à 427, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*, ci-après, en vertu :

a) du paragraphe 149(1)^a de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada – Terre-Neuve-et-Labrador*^b;

b) du paragraphe 153(1)^c de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada – Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers*^d;

c) du paragraphe 14(1)^e de la *Loi sur les opérations pétrolières au Canada*^f;

d) des paragraphes 7(2), 35(1)^g, 35.1(1)^h, 120(1)ⁱ, 120(2), 136(1)^j, 207(1)^k et 274(2) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^l.

^a L.C. 2015, ch. 4, par. 54(1) à (4)

^b L.C. 1987, ch. 3; 2014, ch. 13, art. 3

^c L.C. 2015, ch. 4, par. 90(1) à (3)

^d L.C. 1988, ch. 28

^e L.C. 2019, ch. 28, al. 142(2)u

^f L.R., ch. O-7; L.C. 1992, ch. 35, art. 2

^g L.C. 2019, ch. 1, art. 141

^h L.C. 2018, ch. 27, art. 692

ⁱ L.C. 2018, ch. 27, art. 694

^j L.C. 2005, ch. 29, art. 18

^k L.C. 2015, ch. 3, art. 24

^l L.C. 2001, ch. 26

TABLE OF PROVISIONS**Navigation Safety Regulations, 2020****Interpretation**

- 1** Definitions
- 2** Composite unit
- 3** Definition of *vessel* under the Act

General Requirements

- 4** Compliance
- 5** General requirement
- 6** Section 112 of the Act — shore station

PART 1**Marine Navigation****Application**

- 100** Application

DIVISION 1**Maintenance and Standards**

- 101** Standards
- 102** Maintenance record

DIVISION 2**Equipment Required for Vessels Subject to Chapter V of SOLAS**

- 103** Application
- 104** Compliance

DIVISION 3**Equipment Required for Vessels Not Subject to Chapter V of SOLAS**

- 105** Non-application
- 106** Standard magnetic compasses
- 107** Sound reception systems
- 108** Means of communicating
- 109** Vessels of 150 gross tonnage or more
- 110** Vessels of 300 gross tonnage or more
- 111** Vessels of 500 gross tonnage or more
- 112** Vessels of 3 000 gross tonnage or more
- 113** Vessels of 10 000 gross tonnage or more

TABLE ANALYTIQUE**Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation****Définitions et interprétation**

- 1** Définitions
- 2** Unité composite
- 3** Définition de *bâtiment* dans la Loi

Exigences générales

- 4** Conformité
- 5** Exigence générale
- 6** Article 112 de la Loi — stations côtières

PARTIE 1**Navigation maritime****Application**

- 100** Application

SECTION 1**Entretien et normes**

- 101** Normes
- 102** Registre d'entretien

SECTION 2**Équipement exigé pour les bâtiments assujettis au chapitre V de SOLAS**

- 103** Application
- 104** Conformité

SECTION 3**Équipement exigé pour les bâtiments non assujettis au chapitre V de SOLAS**

- 105** Non-application
- 106** Compas-étalon magnétique
- 107** Dispositifs de réception de signaux sonores
- 108** Moyens de communication
- 109** Bâtiments d'une jauge brute de 150 ou plus
- 110** Bâtiments d'une jauge brute de 300 ou plus
- 111** Bâtiments d'une jauge brute de 500 ou plus
- 112** Bâtiments d'une jauge brute de 3 000 ou plus
- 113** Bâtiments d'une jauge brute de 10 000 ou plus

114 Vessels of 50 000 gross tonnage or more

DIVISION 4
Additional Equipment

115 Voyage data recorder — vessel constructed after 2011

116 Voyage data recorder — performance tests

117 ECDIS

118 AIS Class A

119 Pilot transfer

120 Internal communication system

121 Searchlights

122 Signal flags

123 Hand lead lines

124 Manœuvring information — IMO resolution A.601(15)

125 Canadian towboats — radar

DIVISION 5
Additional Requirements — Vessels Not
Subject to Chapter V of SOLAS

126 Non-application

127 Guidelines and standards — bridge

128 Electromagnetic compatibility

129 Modes of operation — equipment

130 Integrated bridge systems

131 Failure of integrated navigation system

132 Compass inspection

133 Heading or track control system

134 Steering gear

135 Steering gear changeover procedures

136 Steering gear checks and tests

137 Working language

138 Record of navigational activities

139 Plan for cooperation — search and rescue

140 Visibility requirements from navigating bridge

DIVISION 6
Charts and Publications

141 Definitions

142 Charts, documents and publications on board

143 Electronic chart

114 Bâtiments d'une jauge brute de 50 000 ou plus

SECTION 4
Équipement supplémentaire

115 Enregistreurs des données du voyage — bâtiments construits après 2011

116 Enregistreurs des données du voyage — essais de fonctionnement

117 SVCEI

118 AIS de classe A

119 Transfert du pilote

120 Système de communication interne

121 Projecteurs

122 Signes flottants

123 Sonde à main

124 Renseignements sur la manœuvre — résolution A.601(15) de l'OMI

125 Bâtiments remorqueurs canadiens — radar

SECTION 5
Exigences supplémentaires — bâtiments
non assujettis au chapitre V de SOLAS

126 Non-application

127 Directives et normes relatives à la passerelle

128 Compatibilité électromagnétique

129 Modes de fonctionnement de l'équipement

130 Systèmes de passerelle intégrés

131 Défaillance du système de navigation intégré

132 Inspection des compas

133 Système de contrôle du cap ou de la route

134 Appareil à gouverner

135 Procédures de commutation de l'appareil à gouverner

136 Vérification et essai de l'appareil à gouverner

137 Langue de travail

138 Registre des activités de navigation

139 Plan de coopération — recherche et sauvetage

140 Exigences de visibilité à la passerelle de navigation

SECTION 6
Cartes et publications

141 Définitions

142 Cartes, documents et publications à bord

143 Carte électronique

- 144** Planning a voyage
- 145** Navigation accessories
- 146** Up-to-date charts, documents and publications

PART 2 **Marine Radiocommunications**

Definitions

- 200** Definitions

DIVISION 1 **General Requirements**

- 201** Application
- 202** Towboats
- 203** Responsibility of authorized representative
- 204** VHF radio installation
- 205** Great Lakes — supplementary VHF radio for certain vessels
- 206** Navigation outside sea area A1
- 207** Part C of Chapter IV of SOLAS
- 208** SART
- 209** Float-free EPIRB
- 210** Broadcast service of maritime safety information
- 211** Search and rescue VHF radio direction-finding apparatus
- 212** Documents and publications
- 213** Antenna plan
- 214** Main operating position requirements
- 215** Spare antenna
- 216** Sources of electrical energy
- 217** Reserve source of energy

DIVISION 2 **Technical Requirements**

- 218** Application — Canadian vessel
- 219** General requirements — radio installation
- 220** VHF radio accessibility
- 221** Position of vessel
- 222** Radio equipment standards
- 223** Portable VHF handheld radio with DSC
- 224** Supplementary VHF radio
- 225** VHF radio antenna
- 226** Battery-powered VHF radio

- 144** Planification du voyage
- 145** Accessoires de navigation
- 146** Mise à jour des cartes, documents et publications

PARTIE 2 **Radiocommunications maritimes**

Définitions

- 200** Définitions

SECTION 1 **Exigences générales**

- 201** Application
- 202** Bâtiments remorqueurs
- 203** Responsabilité du représentant autorisé
- 204** Installation radio VHF
- 205** Grands Lacs — radio VHF supplémentaire pour certains bâtiments
- 206** Navigation à l'extérieur de la zone océanique A1
- 207** Partie C du chapitre IV de SOLAS
- 208** Répondeurs SAR
- 209** RLS à dégagement libre
- 210** Service de diffusion de renseignements de sécurité maritime
- 211** Radiogoniomètres VHF de recherche et de sauvetage
- 212** Documents et publications
- 213** Plan d'antennes
- 214** Exigences du poste principal
- 215** Antenne de rechange
- 216** Sources d'énergie électrique
- 217** Source d'énergie de réserve

SECTION 2 **Exigences techniques**

- 218** Application — bâtiments canadiens
- 219** Exigences générales — installations radio
- 220** Accessibilité — radio VHF
- 221** Position du bâtiment
- 222** Normes relatives à l'équipement de radiocommunication
- 223** Radiotéléphone VHF portatif avec fonction ASN
- 224** Radio VHF supplémentaire
- 225** Antenne de radio VHF
- 226** Radio VHF alimentée au moyen de batteries

- 227** MF/HF radio installations
- 228** Beacon registration
- 229** EPIRB and PLB — Type Approved
- 230** Replacing the automatic release mechanism — EPIRB
- 231** Replacing the battery — SART
- 232** Battery — survival craft VHF radiotelephone
- 233** Search and rescue VHF radio direction-finding equipment
- 234** Reserve source of energy
- 235** Reserve source of energy — rechargeable batteries
- 236** Assessments and tests before a voyage
- 237** Assessment of radio installation at sea
- 238** Radio equipment batteries
- 239** Inspection and testing of EPIRB or PLB
- 240** Radio inspection certificate

DIVISION 3**Radiotelephone Procedures**

- 241** Application — Canadian vessels
- 242** Officers responsible
- 243** Communications of distress, urgency or safety
- 244** Cancellation of distress signals and alerts
- 245** Communication power
- 246** Time
- 247** Radio record
- 248** Continuous watch
- 249** Delayed radio transmission
- 250** Radio operator
- 251** Steering and sailing rules
- 252** Continuous listening watch
- 253** Navigation safety call
- 254** Dredges and floating plants

PART 3**Limitations and Prohibitions****General**

- 300** Definitions

- 227** Installations radio MF/HF
- 228** Inscription de la balise
- 229** RLS et BLP d'un type approuvé
- 230** Remplacement du dispositif de dégagement automatique — RLS
- 231** Remplacement de la batterie — répondeur SAR
- 232** Batterie — radiotéléphone VHF pour bateaux de sauvetage
- 233** Matériel de radiogoniométrie VHF de recherche et sauvetage
- 234** Source d'énergie de réserve
- 235** Source d'énergie de réserve — batteries rechargeables
- 236** Évaluations et vérifications avant un voyage
- 237** Évaluation de l'installation radio en mer
- 238** Batteries de l'équipement de radiocommunication
- 239** Inspection et mise à l'essai de RLS ou BLP
- 240** Certificat d'inspection de radio

SECTION 3**Procédures de radiotéléphonie**

- 241** Application — bâtiments canadiens
- 242** Officiers responsables
- 243** Communications de détresse, d'urgence et de sécurité
- 244** Annulation des signaux ou alertes de détresse
- 245** Puissance de communication
- 246** Heure
- 247** Registre de radio
- 248** Veille permanente
- 249** Report d'une émission radio
- 250** Opérateur radio
- 251** Règles de barre et de route
- 252** Veille à l'écoute permanente
- 253** Appel relatif à la sécurité de la navigation
- 254** Dragues et installations flottantes

PARTIE 3**Limites et interdictions****Général**

- 300** Définitions

DIVISION 1**Anchorage**

- 301** Prohibited waters
302 Instructions and directions

DIVISION 2**Burlington Canal**

- 303** Speed limit
304 Passing prohibited
305 Request to lift the bridge
306 Entry of vessel 15 m or more
307 Entry of vessel less than 15 m
308 Prohibition — under sail

DIVISION 3**St. Clair River and Detroit River**

- 309** Application
310 Conflict
311 Continuous listening watch
312 Detroit River restrictions
313 Overtaking prohibited
314 Area of one-way traffic
315 Embark, disembark or exchange pilot
316 Navigation safety calls
317 Anchorage rules
318 Floating plant activities
319 Speed limits
320 Towboat
321 Temporary instructions

PART 4**Transitional Provision, Consequential Amendments, Repeals and Coming into Force****Transitional Provision**

- 400** Application – subsection 118(1)

Consequential Amendments**Canada Shipping Act, 2001**

- 401** Large Fishing Vessel Inspection Regulations

SECTION 1**Mouillage**

- 301** Eaux interdites
302 Instructions et directives

SECTION 2**Canal de Burlington**

- 303** Limite de vitesse
304 Interdiction de dépasser
305 Demande de faire lever le pont
306 Entrée d'un bâtiment de 15 m ou plus
307 Entrée d'un bâtiment de moins de 15 m
308 Interdiction de naviguer à la voile

SECTION 3**Rivières St. Clair et Détroit**

- 309** Application
310 Incompatibilité
311 Veille à l'écoute permanente
312 Restrictions applicables à la rivière Détroit
313 Interdiction de dépasser
314 Secteur de navigation unidirectionnelle
315 Embarquement, débarquement ou échange de pilotes
316 Appels relatifs à la sécurité de la navigation
317 Interdiction de mouiller
318 Activités d'installations flottantes
319 Limites de vitesse
320 Bâtiments remorqueurs
321 Instructions provisoires

PARTIE 4**Disposition transitoire, modifications corrélatives, abrogations et entrée en vigueur****Disposition transitoire**

- 400** Application du paragraphe 118(1)

Modifications corrélatives**Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada**

- 401** Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche

403	Life Saving Equipment Regulations	403	Règlement sur l'équipement de sauvetage
407	Fishing Vessel Safety Regulations	407	Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche
410	Steering Appliances and Equipment Regulations	410	Règlement sur les appareils de gouverne
412	Competency of Operators of Pleasure Craft Regulations	412	Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance
413	Marine Personnel Regulations	413	Règlement sur le personnel maritime
418	Small Vessel Regulations	418	Règlement sur les petits bâtiments
421	Long-Range Identification and Tracking of Vessels Regulations	421	Règlement sur l'identification et le suivi à distance des bâtiments
	Canada–Newfoundland and Labrador Atlantic Accord Implementation Act		Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada — Terre-Neuve-et-Labrador
425	Newfoundland Offshore Petroleum Installations Regulations	425	Règlement sur les installations pour hydrocarbures de la zone extracôtière de Terre-Neuve
	Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act		Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers
426	Nova Scotia Offshore Petroleum Installations Regulations	426	Règlement sur les installations pour hydrocarbures de la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse
	Canada Oil and Gas Operations Act		Loi sur les opérations pétrolières au Canada
427	Canada Oil and Gas Installations Regulations	427	Règlement sur les installations pétrolières et gazières au Canada
428	Repeals	428	Abrogations
	Coming into Force		Entrée en vigueur
429	Registration	429	Enregistrement
	SCHEDULE 1		ANNEXE 1
	SCHEDULE 2		ANNEXE 2
	SCHEDULE 3		ANNEXE 3
	SCHEDULE 4		ANNEXE 4
	SCHEDULE 5		ANNEXE 5

Navigation Safety Regulations, 2020

Interpretation

Definitions

1 The following definitions apply in these Regulations.

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

AIS means an automatic identification system. (*AIS*)

competent authority means

(a) a government that is a party to the Safety Convention;

(b) a society or association for the classification and registry of vessels recognized by a government referred to in paragraph (a); or

(c) a testing establishment recognized by the Minister or by a government referred to in paragraph (a) as able to determine whether equipment meets applicable standards specified in these Regulations. (*autorité compétente*)

ECDIS means an electronic chart display and information system. (*SVCEI*)

fishing vessel means a vessel engaged in commercial fishing. (*bâtiment de pêche*)

floating plant includes any type of manned barge, scow or similar watercraft that is used for river or harbour improvements, salvage, scientific work, cargo handling, exploration or exploitation of mineral resources, or other similar operations. (*installation flottante*)

GNSS receiver means a receiver for a global navigation satellite system. (*récepteur GNSS*)

Great Lakes Basin means the waters of the Great Lakes, their connecting and tributary waters and the waters of the St. Lawrence River as far as the lower exit of the St. Lambert Lock at Montreal in Quebec. (*bassin des Grands Lacs*)

IEC means the International Electrotechnical Commission. (*CEI*)

IMO means the International Maritime Organization. (*OMI*)

international voyage means a voyage between a port in one country and a port in another country, but does not include a voyage solely in the Great Lakes Basin. (*voyage international*)

Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation

Définitions et interprétation

Définitions

1 Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

AIS Système d'identification automatique. (*AIS*)

autorité compétente

a) Gouvernement qui est partie à la Convention sur la sécurité;

b) société ou association de classification et d'immatriculation des bâtiments reconnue par un gouvernement visé à l'alinéa a);

c) établissement de vérification reconnu par le ministre ou un gouvernement visé à l'alinéa a) comme étant en mesure de décider si l'équipement est conforme aux normes applicables spécifiées au présent règlement. (*compétent authority*)

avertissement de navigation Communiqué urgent radiodiffusé ou publié par la Garde côtière canadienne destiné à fournir des renseignements relatifs à la navigation. (*navigational warning*)

Avis aux navigateurs Avis publiés par la Garde côtière canadienne destinés à fournir des renseignements relatifs à la navigation et des modifications et mises à jour aux cartes marines et aux publications nautiques. (*Notices to Mariners*)

bassin des Grands Lacs Les eaux des Grands Lacs, leurs eaux tributaires et communicantes, ainsi que les eaux du fleuve Saint-Laurent jusqu'à la sortie inférieure de l'écluse de Saint-Lambert à Montréal, Québec. (*Great Lakes Basin*)

bâtiment à passagers Bâtiment transportant plus de 12 passagers. (*passenger vessel*)

bâtiment de pêche Bâtiment utilisé pour la pêche commerciale. (*fishing vessel*)

bâtiment remorqueur Bâtiment effectuant une opération de remorquage. (*towboat*)

CEI La Commission électrotechnique internationale. (*IEC*)

Convention sur la sécurité La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer mentionnée à l'annexe 1 de la Loi. (*Safety Convention*)

length in respect of a vessel, means the distance measured from the forward end of the foremost outside surface of the hull shell to the aft end of the aftermost outside surface of the hull shell. (*longueur*)

Minister means the Minister of Transport. (*ministre*)

nautical mile means the international nautical mile of 1 852 m. (*mille marin*)

navigational warning means an urgent release broadcast or publication by the Canadian Coast Guard to provide marine information. (*avertissement de navigation*)

near coastal voyage, Class 1 has the same meaning as in section 1 of the *Vessel Certificates Regulations*. (*voyage à proximité du littoral, classe 1*)

near coastal voyage, Class 2 has the same meaning as in section 1 of the *Vessel Certificates Regulations*. (*voyage à proximité du littoral, classe 2*)

Notices to Mariners means notices published by the Canadian Coast Guard to provide marine information, and corrections and updates to nautical charts and publications. (*Avis aux navigateurs*)

passenger vessel means a vessel that carries more than 12 passengers. (*bâtiment à passagers*)

person in charge of the deck watch means a person who has immediate charge of the navigation, manoeuvring or operation of a vessel, but does not include a pilot. (*officier de quart à la passerelle*)

routing system has the same meaning as in subsection 1(1) of the *Collision Regulations*. (*système d'organisation du trafic*)

Safety Convention means the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 listed in Schedule 1 of the Act. (*Convention sur la sécurité*)

sheltered waters voyage has the same meaning as in section 1 of the *Vessel Certificates Regulations*. (*voyage en eaux abritées*)

SOLAS means the Safety Convention and the Protocol of 1988 relating to that Convention. (*SOLAS*)

towboat means a vessel that is engaged in a towing operation. (*bâtiment remorqueur*)

towing operation means the activity of pulling another vessel or a floating object astern or alongside or pushing another vessel or a floating object ahead. (*opération de remorquage*)

unlimited voyage has the same meaning as in section 1 of the *Vessel Certificates Regulations*. (*voyage illimité*)

installation flottante Vise notamment tout type de charland, de gabarre ou d'embarcation semblable, avec équipage, affecté à des travaux d'amélioration des cours d'eau ou des ouvrages portuaires, à la récupération d'épaves, à des travaux scientifiques, à la manutention de cargaison, à la prospection ou à l'exploitation de ressources minières ou à d'autres activités semblables. (*floating plant*)

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

longueur S'agissant d'un bâtiment, la distance mesurée de l'extrémité avant de la surface externe la plus avancée de la coque jusqu'à l'extrémité arrière de la surface externe la plus reculée de la coque. (*length*)

mille marin Le mille marin international de 1 852 m. (*nautical mile*)

ministre Le ministre des Transports. (*Minister*)

officier de quart à la passerelle Toute personne, à l'exclusion d'un pilote, directement responsable de la navigation, de la manœuvre ou de l'exploitation d'un bâtiment. (*person in charge of the deck watch*)

OMI L'Organisation maritime internationale. (*IMO*)

opération de remorquage Opération consistant à tirer un autre bâtiment ou un objet flottant à l'arrière ou le long de son bord ou à le pousser en avant. (*towing operation*)

récepteur GNSS Récepteur fonctionnant au sein d'un système mondial de navigation par satellite. (*GNSS receiver*)

SOLAS La Convention sur la sécurité et le Protocole de 1988 qui y est relatif. (*SOLAS*)

SVCEI Système de visualisation des cartes électroniques et d'information. (*ECDIS*)

système d'organisation du trafic S'entend au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les abordages*. (*routing system*)

voyage à proximité du littoral, classe 1 S'entend au sens de l'article 1 du *Règlement sur les certificats de bâtiment*. (*near coastal voyage, class 1*)

voyage à proximité du littoral, classe 2 S'entend au sens de l'article 1 du *Règlement sur les certificats de bâtiment*. (*near coastal voyage, class 2*)

voyage en eaux abritées S'entend au sens de l'article 1 du *Règlement sur les certificats de bâtiment*. (*sheltered waters voyage*)

voyage illimité S'entend au sens de l'article 1 du *Règlement sur les certificats de bâtiment*. (*unlimited voyage*)

Composite unit

2 (1) For the purposes of these Regulations, a composite unit of a pushing vessel and a pushed vessel that are rigidly connected and designed as a dedicated and integrated tug-and-barge combination is considered to be a single vessel that is not a towboat, the length and gross tonnage of which is the aggregate length and gross tonnage of the two vessels composing the unit.

Documents — amended from time to time

(2) Any reference in the Regulations to a document is a reference to the document as amended from time to time, except when the reference is to the document as it read on a specified date.

Incorporated documents — meaning of “should”

(3) For the purpose of interpreting a document incorporated by reference into these Regulations, “should” is to be read as “must” and recommendations are to be considered mandatory.

Incorporated documents — meaning of “ship”

(4) For the purpose of interpreting a document incorporated by reference into these Regulations, “ship” is to be read as “vessel”.

Incorporated documents — exclusion of certain expressions

(5) A document incorporated by reference into these Regulations is to be read without reference to the expressions “at the discretion of the Administration”, “in the opinion of the Administration”, “or other means”, “satisfactory to the Administration” and “unless the Administration decides otherwise”, including any necessary adaptations to these expressions found in the document.

Interpretation — vessel date of construction

(6) For the purposes of these Regulations, the date of construction of a vessel is the earliest of the dates on which

- (a)** its keel is laid,
- (b)** construction of the vessel begins, and
- (c)** the assembly of the vessel has reached the lesser of 50 tonnes and 1% of the estimated mass of all structural material of the vessel.

voyage international Voyage d'un port d'un État à un port d'un autre État, sauf les voyages effectués exclusivement dans le bassin des Grands Lacs. (*international voyage*)

Unité composite

2 (1) Pour l'application du présent règlement, l'unité composite formée par un bâtiment pousseur et un bâtiment poussé qui sont reliés par un raccordement rigide et sont conçus pour constituer un ensemble pousseur-barge spécialisé et intégré est considérée comme un seul bâtiment qui n'est pas un bâtiment remorqueur, et sa longueur et sa jauge brute correspondent au total de la longueur et de la jauge brute des deux bâtiments qui la composent.

Documents — renvoi dynamique

(2) Tout renvoi dans le présent règlement à un document constitue un renvoi à ce document avec ses modifications successives, à moins qu'il ne vise le document dans sa version à une date donnée.

Documents incorporés — sens de « devrait »

(3) Pour l'interprétation des documents incorporés par renvoi dans le présent règlement, « devrait » vaut mention de « doit » et les recommandations ont force obligatoire.

Documents incorporés — sens de « navire »

(4) Pour l'interprétation des documents incorporés par renvoi dans le présent règlement, « navire » vaut mention de « bâtiment ».

Documents incorporés — exclusion de certaines mentions

(5) Un document incorporé par renvoi dans le présent règlement doit être interprété sans qu'il soit tenu compte des mentions « à la discrétion de l'Administration », « à la satisfaction de l'Administration », « à moins que l'Administration n'en décide autrement », « de l'avis de l'Administration », « jugé satisfaisant par l'Administration » et « ou d'autres moyens » qui figurent dans ces documents, y compris leurs adaptations grammaticales.

Interprétation — date de construction d'un bâtiment

(6) Pour l'application du présent règlement, la date de construction d'un bâtiment est celle des dates ci-après qui est antérieure aux autres :

- a)** celle à laquelle sa quille est posée;
- b)** celle à laquelle sa construction commence;
- c)** celle à laquelle son montage atteint 50 tonnes ou 1 % de la masse estimée de tous les matériaux de structure du bâtiment, selon la plus petite de ces valeurs.

Definition of *vessel* under the Act

3 For the purposes of these Regulations, barges that are not self-propelled are prescribed as a class of floating object that is excluded from the definition of *vessel* in section 2 of the Act.

General Requirements

Compliance

4 Except as otherwise provided, the authorized representative of a vessel must ensure that the requirements of these Regulations are met in respect of the vessel.

General requirement

5 (1) Unless under *force majeure* or to save life or property, the master of a vessel must ensure that the vessel does not engage on a voyage unless it is fitted with the equipment required under these Regulations.

Effective operating condition

(2) The master and authorized representative of a vessel must take all reasonable steps to ensure that all equipment required under these Regulations is installed, tested and maintained in a manner that ensures it is in effective operating condition.

Effective operating condition — restoration

(3) If any equipment required by these Regulations ceases to be in effective operating condition, the master of the vessel must, as soon as possible, restore the equipment to an effective operating condition.

Voyage to repair facilities

(4) If the vessel is in a port where repair facilities to restore the equipment to an effective operating condition are not readily available, the master must plan and execute a safe voyage to a port where such facilities are readily available, taking into account the fact that the equipment is not in effective operating condition.

Section 112 of the Act — shore station

6 (1) For the purposes of section 112 of the Act, the authority on shore that must be notified of a direct danger to navigation is the shore station for the area in which the vessel is navigating.

Procedures for giving notice to vessels

(2) A master who gives notice under section 112 of the Act to all vessels in the vicinity and the shore station must give the notice in accordance with the danger message reporting procedures set out in Section A5, entitled Navigation Safety, of the annual edition of Notices to Mariners.

[7 to 99 reserved]

Définition de *bâtiment* dans la Loi

3 Pour l'application du présent règlement, les chalands non autopropulsés constituent une catégorie réglementaire d'objets flottants exclue de la définition de *bâtiment* à l'article 2 de la Loi.

Exigences générales

Conformité

4 Sauf disposition contraire, le représentant autorisé du bâtiment veille au respect des exigences du présent règlement à l'égard du bâtiment.

Exigence générale

5 (1) Sauf dans les cas de force majeure ou pour sauver des personnes ou des biens, le capitaine du bâtiment veille à ce que celui-ci n'effectue de voyage que s'il est muni de l'équipement exigé par le présent règlement.

Bon état de fonctionnement

(2) Le capitaine du bâtiment et son représentant autorisé prennent toutes les mesures raisonnables afin que l'équipement exigé par le présent règlement soit installé, mis à l'essai et entretenu de manière à assurer son bon état de fonctionnement.

Rétablissement du bon fonctionnement

(3) Le capitaine du bâtiment est tenu de rétablir, dès que possible, le bon fonctionnement de tout équipement exigé par le présent règlement qui cesse de fonctionner adéquatement.

Voyage vers des installations de réparation

(4) Lorsque le bâtiment se trouve dans un port où aucune installation de réparation n'est facilement accessible pour rétablir le bon fonctionnement de l'équipement, le capitaine planifie et exécute un voyage sûr vers un port où des installations de réparation sont accessibles tout en tenant compte du fonctionnement inadéquat de l'équipement.

Article 112 de la Loi — stations côtières

6 (1) Pour l'application de l'article 112 de la Loi, les stations côtières de la zone où navigue le bâtiment doivent être avisées des dangers immédiats pour la navigation.

Procédures pour aviser les bâtiments

(2) Lorsqu'il avise les bâtiments dans le voisinage et les stations côtières en application de l'article 112 de la Loi, le capitaine du bâtiment le fait conformément aux procédures relatives au rapport de messages de dangers prévues à la partie A5, intitulée Sécurité des navires, de l'édition annuelle des Avis aux navigateurs.

[7 à 99 réservés]

PART 1**Marine Navigation****Application****Application**

100 (1) This Part applies in respect of the following vessels:

- (a) Canadian vessels everywhere; and
- (b) vessels that are not Canadian vessels and that are in Canadian waters.

Activities related to oil or gas

(2) This Part applies in respect of a vessel referred to in subsection (1) that is capable of engaging in the drilling for, or the production, conservation or processing of, oil or gas, except a vessel that is on location and engaged in one of those activities in an area referred to in

- (a) section 3 of the *Canada Oil and Gas Operations Act*;
- (b) subsection 8(1) of the *Canada-Newfoundland and Labrador Atlantic Accord Implementation Act*; or
- (c) subsection 8(1) of the *Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act*.

DIVISION 1**Maintenance and Standards****Standards**

101 (1) Every type of equipment referred to in column 1 of Schedule 1 with which a vessel of 150 gross tonnage or more is fitted to comply with this Part and every AIS that is fitted on a vessel to which this Part applies must be type approved by a competent authority as meeting the following standards:

- (a) the performance standards set out in the Annex to IMO resolution A.694(17), *General Requirements for Shipborne Radio Equipment Forming Part of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) and for Electronic Navigational Aids*;
- (b) the testing standards set out in IEC 60945, *Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – General Requirements – Methods of Testing and Required Test Results*; and

PARTIE 1**Navigation maritime****Application****Application**

100 (1) La présente partie s'applique à l'égard des bâtiments suivants :

- a) les bâtiments canadiens, où qu'ils se trouvent;
- b) les bâtiments qui ne sont pas des bâtiments canadiens et qui se trouvent dans les eaux canadiennes.

Activités liées au pétrole ou au gaz

(2) La présente partie s'applique à l'égard des bâtiments visés au paragraphe (1) utilisables dans le cadre d'activités de forage, de production, de rationalisation de l'exploitation ou de traitement du pétrole ou du gaz, sauf lorsque ces bâtiments sont situés sur un emplacement de forage et sont utilisés dans le cadre de l'une de ces activités dans un endroit visé à l'une des dispositions suivantes :

- a) l'article 3 de la *Loi sur les opérations pétrolières au Canada*;
- b) le paragraphe 8(1) de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada – Terre-Neuve-et-Labrador*;
- c) le paragraphe 8(1) de la *Loi de mise en œuvre de l'accord Canada – Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers*.

SECTION 1**Entretien et normes****Normes**

101 (1) L'équipement visé à la colonne 1 de l'annexe 1 dont les bâtiments d'une jauge brute de 150 ou plus doivent être munis en application de la présente partie ainsi que tout AIS dont les bâtiments assujettis à la présente partie sont munis doivent être d'un type approuvé par une autorité compétente attestant de leur conformité aux normes suivantes :

- a) les normes de fonctionnement figurant à l'annexe de la résolution A.694(17) de l'OMI intitulée *General Requirements for Shipborne Radio Equipment Forming Part of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) and for Electronic Navigational Aids*;
- b) les normes d'essai figurant à la norme CEI 60945 intitulée *Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Spécifications générales – Méthodes d'essai et résultats exigibles*;

(c) every standard set out in columns 2 to 4 of Schedule 1 for the equipment or AIS.

Exception — equivalent standard

(2) The equipment and the AIS may be of a type approved by a competent authority as meeting a standard that provides a level of safety that is equivalent to or higher than that provided by the standards referred to in paragraph (1)(c) instead of the standards referred to in that paragraph.

Type approval

(3) The type approval must be evidenced by a label or a document issued by the competent authority.

Placement of document or label

(4) The type approval must be

- (a) if it is evidenced by a label, securely affixed to the equipment in a readily visible location; and
- (b) if it is evidenced by a document, kept in a readily accessible location on board the vessel.

English or French translation

(5) If the label or document is written in a language other than English or French, it must be accompanied by an English or French translation.

Equipment that is not required

(6) Subsections (1) to (5) apply in respect of equipment that is fitted on a vessel even if the equipment is not required to be fitted on the vessel under this Part, if

- (a) performance standards for that equipment are specified in Schedule 1;
- (b) the vessel is of 500 gross tonnage or more and engaged on a voyage other than a sheltered waters voyage;
- (c) the vessel is not a fishing vessel; and
- (d) the equipment was fitted on or after July 1, 2002.

Grandfathering

(7) Paragraphs (1)(b) and (c) and subsections (2) to (4) do not apply to equipment referred to in column 1 of Schedule 2 that was fitted before July 1, 2002, if the equipment is of a type approved by a competent authority as meeting the following standards:

- (a) the performance standards set out in the Annex to IMO resolution A.281(VIII), *Recommendation on General Requirements for Electronic Navigational Aids*; and

c) les normes prévues aux colonnes 2 à 4 de l'annexe 1 à l'égard de cet équipement ou de cet AIS.

Exception — normes équivalentes

(2) L'équipement et l'AIS peuvent être d'un type approuvé par une autorité compétente attestant de leur conformité à une norme offrant un niveau de sécurité équivalent ou supérieur à celui exigé par les normes visées à l'alinéa (1)c) plutôt qu'aux normes visées à cet alinéa.

Approbation de type

(3) L'approbation de type est établie au moyen d'une étiquette ou d'un document délivré par l'autorité compétente.

Emplacement de l'étiquette ou du document

(4) L'approbation de type doit être :

- a) si elle est établie au moyen d'une étiquette, fixée solidement à l'équipement à un endroit facilement visible;
- b) si elle est établie au moyen d'un document, gardée à un endroit facilement accessible à bord du bâtiment.

Traduction anglaise ou française

(5) L'étiquette ou le document rédigé dans une langue autre que l'anglais ou le français doit être accompagné d'une traduction française ou anglaise.

Équipement non exigé

(6) Les paragraphes (1) à (5) s'appliquent à l'équipement dont sont munis les bâtiments même si cet équipement n'est pas exigé par la présente partie, lorsque, à la fois :

- a) des normes de fonctionnement sont prévues à l'annexe 1 à l'égard de cet équipement;
- b) le bâtiment est d'une jauge brute de 500 ou plus et effectue un voyage autre qu'un voyage en eaux abritées;
- c) le bâtiment n'est pas un bâtiment de pêche;
- d) il a été muni de cet équipement le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date.

Droits acquis

(7) Les alinéas (1)b) et c) et les paragraphes (2) à (4) ne s'appliquent pas à l'équipement visé à la colonne 1 de l'annexe 2 dont un bâtiment était muni avant le 1^{er} juillet 2002 si l'équipement est d'un type approuvé par une autorité compétente attestant de sa conformité aux normes suivantes :

- a) les normes de fonctionnement figurant à l'annexe de la résolution A.281(VIII) de l'OMI intitulée *Recommendation on General Requirements for Electronic Navigational Aids*;

(b) the standards set out in column 2 of Schedule 2 for that equipment.

Maintenance record

102 (1) Every Canadian vessel of 150 gross tonnage or more that is engaged on an international voyage and every Canadian vessel of 500 gross tonnage or more must keep on board a maintenance record for the equipment required under this Part that shows all periodic testing and servicing, all defects, repairs and parts replacements and the dates and locations of each event and the personnel involved.

Manuals

(2) Every vessel must keep on board the manufacturer's operating and maintenance manuals for the equipment that it must be fitted with under this Part.

Spare parts

(3) Every vessel that is engaged on a voyage other than a sheltered waters voyage must carry the spare parts recommended by the manufacturer or by the operating or maintenance manuals for the equipment that it must be fitted with under this Part.

DIVISION 2

Equipment Required for Vessels Subject to Chapter V of SOLAS

Application

103 (1) This Division applies in respect of the following vessels:

- (a)** Canadian vessels of 150 gross tonnage or more but less than 500 gross tonnage that are engaged on an international voyage;
- (b)** Canadian vessels of 500 gross tonnage or more; and
- (c)** foreign vessels that are subject to Chapter V of SOLAS.

Application — exceptions

(2) Despite subsection (1), this Division does not apply in respect of the following Canadian vessels:

- (a)** fishing vessels;
- (b)** cable ferries;
- (c)** pleasure crafts; or

b) les normes prévues à la colonne 2 de l'annexe 2 à l'égard de cet équipement.

Registre d'entretien

102 (1) Les bâtiments canadiens d'une jauge brute de 150 ou plus qui effectuent un voyage international et les bâtiments canadiens d'une jauge brute de 500 ou plus gardent à bord un registre d'entretien pour l'équipement dont ils doivent être munis en application de la présente partie, dans lequel figurent les activités périodiques de mise à l'essai et d'entretien courant, les déficiences, les réparations et les remplacements de pièces, ainsi que les dates et lieux de chaque événement et le personnel en cause.

Manuels

(2) Les bâtiments gardent à bord les manuels d'exploitation et d'entretien du fabricant relatifs à l'équipement dont ils doivent être munis en application de la présente partie.

Pièces de rechange

(3) Les bâtiments qui effectuent un voyage, autre qu'un voyage en eaux abritées, gardent à bord les pièces de rechange recommandées par le fabricant ou dans les manuels d'exploitation ou d'entretien pour l'équipement dont ils doivent être munis en application de la présente partie.

SECTION 2

Équipement exigé pour les bâtiments assujettis au chapitre V de SOLAS

Application

103 (1) La présente section s'applique à l'égard des bâtiments suivants :

- a)** les bâtiments canadiens d'une jauge brute de 150 ou plus, mais de moins de 500, qui effectuent un voyage international;
- b)** les bâtiments canadiens d'une jauge brute de 500 ou plus;
- c)** les bâtiments étrangers assujettis au chapitre V de SOLAS.

Application — exceptions

(2) Malgré le paragraphe (1), la présente section ne s'applique pas à l'égard des bâtiments canadiens suivants :

- a)** les bâtiments de pêche;
- b)** les bacs à câble;
- c)** les embarcations de plaisance;

(d) vessels operating exclusively in the waters of the Great Lakes, their connecting and tributary waters, and the waters of the St. Lawrence River as far seaward as a straight line drawn

(i) from Cap-des-Rosiers to Pointe Ouest, Anticosti Island, and

(ii) from Anticosti Island to the north shore of the St. Lawrence River along a meridian of longitude 63° W.

Compliance

104 (1) Subject to subsections (2) to (5), an authorized representative of a vessel must ensure that the following requirements are met in respect of the vessel:

(a) for a Canadian vessel, the requirements set out in Regulations 15 to 19 and 20 to 35 of Chapter V of SOLAS, except the requirements of Regulation 19.2.4; and

(b) for a foreign vessel, the requirements set out in Chapter V of SOLAS.

Regulation 18 of Chapter V of SOLAS – type approval

(2) For the purposes of this section, the words “type approved by the Administration” used in Regulation 18 of Chapter V of SOLAS must be read as “type approved by a competent authority” when that Regulation applies to a Canadian vessel.

Exception – Regulation 18.9 of Chapter V of SOLAS

(3) A Canadian vessel of 500 gross tonnage or more must comply with Regulation 18.9 of Chapter V of SOLAS only if it is engaged on an international voyage.

Exception – Regulation 19.2.2.3 of Chapter V of SOLAS

(4) The requirements set out in Regulation 19.2.2.3 of Chapter V of SOLAS do not apply

(a) to a ferry that engages solely on voyages of less than five nautical miles; and

(b) until January 1, 2022, to a vessel other than a vessel referred to in paragraph (a), if the vessel engages solely on voyages that are not international voyages.

Exception – Regulation 19.2.7.1 of Chapter V of SOLAS

(5) For the purposes of this section, Regulation 19.2.7.1 of Chapter V of SOLAS must be read without reference to “or, where considered appropriate by the Administration, a second 9 GHz radar”.

d) les bâtiments exploités exclusivement dans les eaux des Grands Lacs, leurs eaux tributaires et communicantes, ainsi que dans les eaux du fleuve Saint-Laurent jusque dans les eaux limitées vers la mer par une ligne droite tirée :

(i) d’une part, de Cap-des-Rosiers jusqu’à Pointe Ouest sur l’île d’Anticosti,

(ii) d’autre part, de l’île d’Anticosti à la rive nord du fleuve Saint-Laurent le long du méridien de longitude 63° O.

Conformité

104 (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (5), le représentant autorisé du bâtiment veille au respect des exigences ci-après à l’égard du bâtiment :

a) s’agissant d’un bâtiment canadien, les exigences prévues par les règles 15 à 19 et 20 à 35 du chapitre V de SOLAS, sauf celles prévues par la règle 19.2.4;

b) s’agissant d’un bâtiment étranger, les exigences prévues au chapitre V de SOLAS.

Règle 18 du chapitre V de SOLAS – type approuvé

(2) Pour l’application du présent article, la mention « type approuvé par l’Administration » figurant à la règle 18 du chapitre V de SOLAS vaut mention de « type approuvé par une autorité compétente » lorsque cette règle s’applique aux bâtiments canadiens.

Exception – règle 18.9 du chapitre V de SOLAS

(3) Les bâtiments canadiens d’une jauge brute de 500 ou plus doivent se conformer aux exigences prévues par la règle 18.9 du chapitre V de SOLAS seulement lorsqu’ils effectuent un voyage international.

Exception – règle 19.2.2.3 du chapitre V de SOLAS

(4) Les exigences prévues par la règle 19.2.2.3 du chapitre V de SOLAS ne s’appliquent pas :

a) aux traversiers qui effectuent seulement des voyages de moins de cinq milles marins;

b) avant le 1^{er} janvier 2022 aux bâtiments, autres que ceux visés à l’alinéa a), s’ils effectuent seulement des voyages autres que des voyages internationaux.

Exception – règle 19.2.7.1 du chapitre V de SOLAS

(5) Pour l’application du présent article, la règle 19.2.7.1 du chapitre V de SOLAS doit être interprétée comme excluant la mention « ou si l’Administration le juge approprié, d’un deuxième radar à 9 GHz ».

DIVISION 3**Equipment Required for Vessels Not Subject to Chapter V of SOLAS****Non-application**

105 This Division does not apply in respect of the following vessels:

(a) a vessel that is subject to the requirements of Division 2 of this Part;

(b) a vessel constructed before July 1, 2002 that meets the requirements set out in Part 2 of the *Navigation Safety Regulations* as they read on the day before the day on which this section came into force and, if the vessel is of 150 gross tonnage or more and is fitted with equipment referred to in column 1 of Schedule 2 of these Regulations before July 1, 2002, whose equipment is of a type approved by a competent authority as meeting

(i) the performance standards set out in the Annex to IMO resolution A.281(VIII), *Recommendation on General Requirements for Electronic Navigational Aids*,

(ii) the performance standards set out in the Annex to IMO resolution A.694(17), *General Requirements for Shipborne Radio Equipment Forming Part of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) and for Electronic Navigational Aids*, and

(iii) the standards set out in column 2 of Schedule 2 for that equipment; and

(c) a foreign vessel that is a fishing vessel and that has on board documentation issued by the government of the state whose flag the vessel is entitled to fly certifying that the vessel meets the requirements set out in Chapter X of Annex 25 to IMO document MSC 92/26/Add.2, *International Regulations for the Safety of Fishing Vessels* relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels 1977.

Standard magnetic compasses

106 (1) Every vessel, except the following vessels, must be fitted with a standard magnetic compass, independent of any power supply, that can be used to determine the

SECTION 3**Équipement exigé pour les bâtiments non assujettis au chapitre V de SOLAS****Non-application**

105 La présente section ne s'applique pas à l'égard des bâtiments suivants :

a) les bâtiments assujettis aux exigences prévues à la section 2 de la présente partie;

b) les bâtiments construits avant le 1^{er} juillet 2002 qui sont conformes aux exigences prévues par la partie 2 du *Règlement sur la sécurité de la navigation* dans sa version antérieure à la date d'entrée en vigueur du présent article et, s'agissant d'un bâtiment d'une jauge brute de 150 ou plus qui était muni de tout équipement prévu à la colonne 1 de l'annexe 2 du présent règlement avant le 1^{er} juillet 2002, si cet équipement est d'un type approuvé par une autorité compétente attestant de sa conformité aux normes suivantes :

(i) les normes de fonctionnement figurant à l'annexe de la résolution A.281(VIII) de l'OMI intitulée *Recommendation on General Requirements for Electronic Navigational Aids*,

(ii) les normes de fonctionnement figurant à l'annexe de la résolution A.694(17) de l'OMI intitulée *General Requirements for Shipborne Radio Equipment Forming Part of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) and for Electronic Navigational Aids*,

(iii) les normes prévues à la colonne 2 de l'annexe 2 à l'égard de cet équipement;

c) les bâtiments de pêche étrangers qui ont à bord un document délivré par le gouvernement de l'État sous le pavillon duquel ils sont habilités à naviguer attestant de leur conformité aux exigences prévues au chapitre X de l'annexe 25 du document MSC 92/26/Add.2 de l'OMI intitulé *Règles internationales pour la sécurité des navires de pêche* relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977.

Compas-étalon magnétique

106 (1) Tout bâtiment, à l'exception des bâtiments ci-après, doit être muni d'un compas-étalon magnétique indépendant de toute source d'alimentation en énergie

vessel's heading and to display the reading at the main steering position:

- (a) vessels that are 8 m or less in length and navigate within sight of navigation marks; and
- (b) cable ferries.

Exception — vessels less than 150 gross tonnage

(2) Despite subsection (1), a vessel of less than 150 gross tonnage may be fitted with

- (a) a steering magnetic compass if the vessel is not engaged on an international voyage; or
- (b) a steering magnetic compass and a gyro-compass if the vessel is engaged on an international voyage.

Exception — vessels from 150 to 500 gross tonnage

(3) Despite subsection (1), a vessel that is of 150 gross tonnage or more but less than 500 gross tonnage may be fitted with

- (a) if the vessel is engaged on a sheltered waters voyage or a near coastal voyage, Class 2 and if the voyage is not an international voyage, a steering magnetic compass; and
- (b) if the vessel is engaged on a near coastal voyage, Class 1, an unlimited voyage or an international voyage, a steering magnetic compass and a gyro-compass.

Compensation

(4) Every magnetic compass must be properly compensated and its table or curve of residual deviations must be available on board in the vicinity of the compass.

Means of correction

(5) Every vessel that is fitted with a magnetic compass, except pleasure crafts of less than 150 gross tonnage, must be fitted with a means of correcting heading and bearings to true at all times.

Means of communication

(6) Every vessel that is fitted with a standard magnetic compass must be fitted with a means of communication between the standard magnetic compass position and the position from which the vessel is normally navigated.

qui permet de déterminer le cap du bâtiment et de l'afficher au poste de gouverne principal :

- a) les bâtiments de 8 m ou moins de longueur navigant en vue d'amers;
- b) les bacs à câble.

Exception — bâtiments d'une jauge brute de moins de 150

(2) Malgré le paragraphe (1), un bâtiment d'une jauge brute de moins de 150 peut être muni de l'équipement suivant :

- a) dans le cas où le bâtiment n'effectue pas de voyage international, un compas de route magnétique;
- b) dans le cas où le bâtiment effectue un voyage international, un compas de route magnétique et un gyrocompas.

Exception — bâtiments d'une jauge brute de 150 à 500

(3) Malgré le paragraphe (1), un bâtiment d'une jauge brute de 150 ou plus, mais de moins de 500, peut être muni de l'équipement suivant :

- a) dans le cas où le bâtiment effectue un voyage en eaux abritées ou un voyage à proximité du littoral, classe 2, si le voyage n'est pas un voyage international, un compas de route magnétique;
- b) dans le cas où il effectue un voyage à proximité du littoral, classe 1, un voyage illimité ou un voyage international, un compas de route magnétique et un gyrocompas.

Compensation

(4) Le compas magnétique doit être correctement compensé et sa table ou sa courbe des déviations résiduelles doit être accessible à bord du bâtiment à proximité du compas.

Moyens de correction

(5) Les bâtiments munis d'un compas magnétique, à l'exception des embarcations de plaisance d'une jauge brute de moins de 150, doivent être munis d'un moyen qui permet en tout temps de faire des corrections pour obtenir le cap et le relèvement vrai.

Moyens de communication

(6) Les bâtiments munis d'un compas-étalon magnétique doivent être munis d'un moyen de communication entre le poste du compas-étalon magnétique et le poste d'où le bâtiment est habituellement gouverné.

Sound reception systems

107 Every vessel that has a totally enclosed bridge must be fitted with a sound-reception system that can be used to enable the person in charge of the deck watch to hear sound signals and determine their direction.

Means of communicating

108 Every vessel with an emergency steering position must be fitted with a two-way voice communication system that can be used to communicate heading information to that position.

Vessels of 150 gross tonnage or more

109 (1) Every vessel of 150 gross tonnage or more must be fitted with the following equipment:

- (a)** a GNSS receiver referred to in item 8, column 1, of Schedule 1 that can be used at all times throughout the intended voyage to establish and update the vessel's position by electronic means;
- (b)** a pelorus or compass bearing device, independent of any power supply, to take bearings over an arc of the horizon of 360°, if the vessel is engaged on a near coastal voyage, Class 1, an unlimited voyage or an international voyage;
- (c)** a spare magnetic compass that is interchangeable with the magnetic compass referred to in section 106; and
- (d)** a daylight signalling lamp to communicate by light signals during the day and during the night using a source of electrical energy not solely dependent on the vessel's main power supply, if the vessel is engaged on an international voyage.

Exception

(2) Despite paragraph (1)(a), a vessel may be fitted with a GNSS receiver that is not referred to in item 8, column 1, of Schedule 1, if

- (a)** the receiver provides a level of safety that is equivalent to or higher than that of the receivers set out in item 8, column 1, of Schedule 1;
- (b)** there are IMO performance standards and IEC test standards that apply to the receiver; and
- (c)** the receiver has been type approved by a competent authority as meeting those standards.

Dispositifs de réception de signaux sonores

107 Les bâtiments dont la passerelle est totalement fermée doivent être munis d'un dispositif de réception des signaux sonores qui permet à l'officier de quart à la passerelle d'entendre les signaux sonores et d'en déterminer la direction.

Moyens de communication

108 Les bâtiments munis d'un poste de gouverne d'urgence doivent être munis d'un système bidirectionnel de communication vocale qui permet de communiquer des renseignements sur le cap au poste de gouverne d'urgence.

Bâtiments d'une jauge brute de 150 ou plus

109 (1) Les bâtiments d'une jauge brute de 150 ou plus doivent être munis de l'équipement suivant :

- a)** un récepteur GNSS visé à l'article 8 de l'annexe 1, figurant dans la colonne 1, qui permet en tout temps au cours du voyage prévu de déterminer et de corriger la position du bâtiment par des moyens électroniques;
- b)** un taximètre ou un dispositif de relèvement au compas qui sont indépendants de toute source d'alimentation en énergie et qui prennent des relèvements sur un arc de l'horizon de 360°, lorsque le bâtiment effectue un voyage à proximité du littoral, classe 1, un voyage illimité ou un voyage international;
- c)** un compas magnétique de rechange qui est interchangeable avec le compas magnétique visé à l'article 106;
- d)** un fanal de signalisation de jour qui permet de communiquer, de jour comme de nuit, au moyen de signaux lumineux et qui est alimenté par une source d'énergie électrique ne dépendant pas uniquement de la source d'alimentation en énergie principale du bâtiment, lorsque le bâtiment effectue un voyage international.

Exception

(2) Malgré l'alinéa (1)a), un bâtiment peut être muni d'un récepteur GNSS qui n'est pas visé à l'article 8 de l'annexe 1, figurant dans la colonne 1, si, à la fois :

- a)** le récepteur offre un niveau de sécurité équivalent ou supérieur à celui offert par les récepteurs visés à l'article 8 de l'annexe 1, figurant dans la colonne 1;
- b)** une norme de fonctionnement de l'OMI et une norme d'essai de la CEI s'appliquent au récepteur;
- c)** le récepteur a reçu l'approbation de type d'une autorité compétente attestant de sa conformité à ces normes.

Vessels of 300 gross tonnage or more

110 Every vessel of 300 gross tonnage or more must be fitted with the following equipment:

- (a) echo-sounding equipment to measure and display the available depth of water;
- (b) a 9-GHz radar to determine and display the range and bearing of radar transponders and of other surface craft, obstructions, buoys, shorelines and navigational marks;
- (c) unless it is engaged on a sheltered waters voyage, a speed-and-distance measuring device to indicate speed and distance travelled through the water; and
- (d) if the vessel is less than 500 gross tonnage,
 - (i) an automatic tracking aid to automatically plot the range and bearing of targets in order to determine collision risk or an automatic radar plotting aid to automatically plot the range and bearing of at least 20 targets and that is connected to a device to indicate speed and distance travelled through the water, and
 - (ii) a transmitting heading device or a gyro-compass to transmit heading information for input to the equipment referred to in subparagraph (i) and paragraph (b).

Vessels of 500 gross tonnage or more

111 Every vessel of 500 gross tonnage or more must be fitted with the following equipment:

- (a) rudder, propeller, thrust, pitch and operational mode indicators, or other means that can be used to determine and display, in a manner readable from the conning position, the rudder angle, propeller revolutions, the force and direction of thrust and, if applicable, the force and direction of lateral thrust and the pitch and operational mode of the propellers;
- (b) an automatic tracking aid to automatically plot the range and bearing of targets in order to determine collision risk or an automatic radar plotting aid to automatically plot the range and bearing of at least 20 targets and that is connected to a device to indicate speed and distance travelled through the water; and

Bâtiments d'une jauge brute de 300 ou plus

110 Les bâtiments d'une jauge brute de 300 ou plus doivent être munis de l'équipement suivant :

- a) du matériel de sondage par écho qui permet de mesurer et d'afficher la profondeur d'eau disponible;
- b) un radar à 9 GHz qui permet de déterminer et d'afficher la distance et le relèvement des répondeurs radar et d'autres engins de surface, ainsi que des obstacles, bouées, lignes de côtes et amers;
- c) sauf dans le cas où le bâtiment effectue un voyage en eaux abritées, un appareil de mesure de la vitesse et de la distance qui permet de donner la vitesse et la distance parcourue sur l'eau;
- d) s'agissant d'un bâtiment d'une jauge brute de moins de 500 :
 - (i) une aide de pointage électronique qui permet d'indiquer électroniquement la distance et le relèvement des cibles, une aide de poursuite automatique qui permet d'indiquer automatiquement la distance et le relèvement de cibles afin de déterminer les risques d'abordage ou une aide de pointage radar automatique qui permet d'indiquer automatiquement la distance et le relèvement d'au moins 20 cibles et qui est raccordée à un dispositif qui permet d'indiquer la vitesse et la distance parcourue sur l'eau,
 - (ii) un indicateur du cap à transmission ou un gyro-compass qui permettent de transmettre à l'équipement visé au sous-alinéa (i) et à l'alinéa b) des renseignements d'entrée sur le cap.

Bâtiments d'une jauge brute de 500 ou plus

111 Les bâtiments d'une jauge brute de 500 ou plus doivent être munis de l'équipement suivant :

- a) des indicateurs d'angle de barre, de l'hélice, de la poussée et du pas de l'hélice et de son mode de fonctionnement, ou d'autres moyens qui permettent de déterminer et d'afficher lisiblement, depuis le poste de commandement, l'angle de barre, le nombre de tours des hélices, la force et le sens de la poussée et, s'il y a lieu, la force et le sens de la poussée latérale, ainsi que le pas et le mode de fonctionnement des hélices;
- b) une aide de poursuite automatique qui permet d'indiquer automatiquement la distance et le relèvement de cibles afin de déterminer les risques d'abordage ou une aide de pointage radar automatique qui permet d'indiquer automatiquement la distance et le relèvement d'au moins 20 cibles et qui est raccordée à un dispositif permettant d'indiquer la vitesse et la distance parcourue sur l'eau;

(c) in the case of a vessel engaged on a voyage other than a sheltered waters voyage,

(i) a gyro-compass to determine and display its heading by shipborne non-magnetic means and to transmit heading information for input to the equipment referred to in paragraphs (b) and 110(b) and, if applicable, paragraph 113(a),

(ii) a gyro-compass heading repeater to visually supply heading information at the emergency steering position, if such a position is on board,

(iii) a gyro-compass bearing repeater to take bearings over an arc of the horizon of 360° using the gyro-compass referred to in subparagraph (i) or, in the case of a vessel of less than 1 600 gross tonnage, as close as possible to 360°, and

(iv) a daylight signalling lamp to communicate by light signals during the day and during the night using a source of electrical energy that is not solely dependent on the vessel's main power supply.

Vessels of 3 000 gross tonnage or more

112 Every vessel of 3 000 gross tonnage or more must be fitted with the following equipment:

(a) in addition to and functionally independent of the radar referred to in paragraph 110(b), a 3-GHz or 9-GHz radar that can be used to determine and display the range and bearing of other surface craft, obstructions, buoys, shorelines and navigational marks; and

(b) if the vessel is less than 10 000 gross tonnage, in addition to and functionally independent of the automatic tracking aid or automatic radar plotting aid referred to in paragraph 111(b), an automatic tracking aid to automatically plot the range and bearing of targets in order to determine collision risk, or an automatic radar plotting aid to automatically plot the range and bearing of at least 20 targets that is connected to a device to indicate speed and distance travelled through the water.

Vessels of 10 000 gross tonnage or more

113 Every vessel of 10 000 gross tonnage or more must be fitted with the following equipment:

(a) in addition to and functionally independent of the aids required under paragraph 111(b), an automatic radar plotting aid to automatically plot the range and bearing of at least 20 targets that is connected to a

c) s'agissant d'un bâtiment qui effectue un voyage autre qu'un voyage en eaux abritées :

(i) un gyrocompas qui permet de déterminer et d'afficher les renseignements sur le cap par des moyens amagnétiques de bord et de transmettre des renseignements d'entrée sur le cap à l'équipement visé aux alinéas b) et 110b) et, s'il y a lieu, à l'alinéa 113a),

(ii) un répéteur du cap déterminé au gyrocompas qui permet de fournir visuellement des renseignements sur le cap au poste de gouverne d'urgence, s'il y a un tel poste à bord du bâtiment,

(iii) un répéteur du relèvement au gyrocompas qui permet de prendre, à l'aide du gyrocompas visé au sous-alinéa (i), des relèvements sur un arc de l'horizon de 360° ou, dans le cas d'un bâtiment qui a une jauge brute de moins de 1 600, qui se rapproche le plus possible de 360°,

(iv) un fanal de signalisation de jour qui permet de communiquer, de jour comme de nuit, au moyen de signaux lumineux et qui est alimenté par une source d'énergie électrique ne dépendant pas uniquement de la source d'alimentation en énergie principale du bâtiment.

Bâtiments d'une jauge brute de 3 000 ou plus

112 Les bâtiments d'une jauge brute de 3 000 ou plus doivent être munis de l'équipement suivant :

a) en sus du radar visé à l'alinéa 110b), un radar à 3 GHz ou à 9 GHz qui fonctionne de manière indépendante de celui-ci et qui permet de déterminer et d'afficher la distance et le relèvement d'autres engins de surface, des obstacles, bouées, lignes de côtes et amers;

b) s'agissant d'un bâtiment d'une jauge brute de moins de 10 000, en sus de l'une ou l'autre des aides visées à l'alinéa 111b), une aide de poursuite automatique qui permet d'indiquer automatiquement la distance et le relèvement de cibles afin de déterminer les risques d'abordage ou une aide de pointage radar automatique qui permet d'indiquer automatiquement la distance et le relèvement d'au moins 20 cibles et qui est raccordée à un dispositif qui permet d'indiquer la vitesse et la distance parcourue sur l'eau, chacune de ces aides devant fonctionner de manière indépendante de celles visées à cet alinéa.

Bâtiments d'une jauge brute de 10 000 ou plus

113 Les bâtiments d'une jauge brute de 10 000 ou plus doivent être munis de l'équipement suivant :

a) en sus de l'une ou l'autre des aides visées à l'alinéa 111b), une aide de pointage radar automatique qui permet d'indiquer automatiquement la distance et le relèvement d'au moins 20 cibles qui est raccordée à un

device to indicate speed and distance travelled through the water; and

(b) if the vessel is engaged on a voyage other than a sheltered waters voyage, a heading or track control system to automatically control, and keep to, a heading or straight track.

Vessels of 50 000 gross tonnage or more

114 Every vessel of 50 000 gross tonnage or more must be fitted with the following equipment:

(a) a rate-of-turn indicator to determine and display the rate of turn; and

(b) in addition to the device required by paragraph 110(c), a speed-and-distance measuring device to indicate the speed and distance over the ground in the forward and athwartships direction.

DIVISION 4

Additional Equipment

Voyage data recorder — vessel constructed after 2011

115 (1) A Canadian vessel that is not engaged on an international voyage must be fitted with a voyage data recorder (VDR) if the vessel was constructed on or after January 1, 2012 and is

(a) a passenger vessel of 500 gross tonnage or more; or

(b) a vessel of 3 000 gross tonnage or more that does not engage solely on voyages in the waters of the Great Lakes, their connecting and tributary waters and the waters of the St. Lawrence River as far seaward as a straight line drawn

(i) from Cap-des-Rosiers to Pointe Ouest, Anticosti Island, and

(ii) from Anticosti Island to the north shore of the St. Lawrence River along a meridian of longitude 63° W.

Voyage data recorder — vessel constructed before 2012

(2) A Canadian vessel that is not engaged on an international voyage must be fitted with a VDR or a simplified voyage data recorder (S-VDR) if the vessel was constructed before January 1, 2012 and is a passenger vessel of 500 gross tonnage or more.

dispositif permettant d'indiquer la vitesse et la distance parcourue sur l'eau et qui fonctionne de manière indépendante de celles visées à cet alinéa;

b) s'agissant d'un bâtiment qui effectue un voyage autre qu'en eaux abritées, un système de contrôle du cap ou de la route qui permet de contrôler et de conserver automatiquement un cap ou une route droite.

Bâtiments d'une jauge brute de 50 000 ou plus

114 Les bâtiments d'une jauge brute de 50 000 ou plus doivent être munis de l'équipement suivant :

a) un indicateur du taux de giration qui permet de déterminer et d'afficher le taux de giration;

b) en sus de l'appareil visé à l'alinéa 110c), un appareil de mesure de la vitesse et de la distance qui permet d'indiquer la vitesse et la distance sur le fond dans les sens avant et transversal.

SECTION 4

Équipement supplémentaire

Enregistreurs des données du voyage — bâtiments construits après 2011

115 (1) Les bâtiments canadiens ci-après construits le 1^{er} janvier 2012 ou après cette date qui n'effectuent pas de voyage international doivent être munis d'un enregistreur des données du voyage (VDR) :

a) les bâtiments à passagers d'une jauge brute de 500 ou plus;

b) les bâtiments d'une jauge brute de 3 000 ou plus qui n'effectuent pas exclusivement des voyages dans les eaux des Grands Lacs, leurs eaux tributaires et communicantes, ainsi que dans les eaux du fleuve Saint-Laurent jusque dans les eaux limitées vers la mer par une ligne droite tirée :

(i) d'une part, de Cap-des-Rosiers jusqu'à Pointe Ouest sur l'île d'Anticosti,

(ii) d'autre part, de l'île d'Anticosti à la rive nord du fleuve Saint-Laurent le long du méridien de longitude 63° O.

Enregistreurs des données du voyage — bâtiments construits avant 2012

(2) Les bâtiments canadiens construits avant le 1^{er} janvier 2012 qui n'effectuent pas de voyage international doivent être munis d'un enregistreur des données du voyage (VDR) ou d'un enregistreur des données du voyage simplifié (S-VDR) s'ils sont des bâtiments à passagers d'une jauge brute de 500 ou plus.

Exceptions

(3) Subsections (1) and (2) do not apply in respect of

- (a)** pleasure craft;
- (b)** fishing vessels; and
- (c)** passenger vessels, other than ferries, that are engaged solely on sheltered waters voyages and operate during fewer than six months in a year.

Voyage data recorder — performance tests

116 (1) On installation of a voyage data recorder (VDR) or a simplified voyage data recorder (S-VDR) on a vessel, and each subsequent year after the date of installation, a performance test must be carried out in accordance with paragraph 2 and the Appendix to the Annex to IMO circular MSC.1/Circ.1222, *Guidelines on Annual Testing of Voyage Data Recorders (VDR) and Simplified Voyage Data Recorders (S-VDR)* by the manufacturer or a person authorized by the manufacturer.

Subsection 10(2) of Vessel Certificates Regulations

(2) In the case of a vessel that is required under section 115 to be fitted with a VDR, the annual performance test referred to in subsection (1) may be carried out at the same time as an inspection for the purpose of issuing a certificate under subsection 10(2) of the *Vessel Certificates Regulations* if the period between tests does not exceed

- (a)** 15 months, in the case of a passenger vessel; and
- (b)** 18 months, in the case of any other vessel.

Performance test certificate

(3) A copy of the most recent annual performance test certificate delivered by the person who completed the performance test must be kept on board the vessel.

Language of certificates

(4) If an annual performance test certificate is written in a language other than English or French, it must be accompanied by an English or French translation.

ECDIS

117 The following Canadian vessels, except cable ferries and pleasure crafts, that are constructed on or after the

Exceptions

(3) Les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent pas aux bâtiments suivants :

- a)** les embarcations de plaisance;
- b)** les bâtiments de pêche;
- c)** les bâtiments à passagers, autres que les traversiers, qui effectuent exclusivement des voyages en eaux abritées et qui sont exploités pendant moins de six mois au cours d'une année.

Enregistreurs des données du voyage — essais de fonctionnement

116 (1) L'enregistreur des données du voyage (VDR) ou l'enregistreur de données du voyage simplifié (S-VDR), selon le cas, doit, lors de son installation sur un bâtiment et par la suite chaque année à compter de la date d'installation, être soumis à un essai de fonctionnement effectué par le fabricant ou par une personne autorisée par lui, en conformité avec l'article 2 et l'appendice de l'annexe de la circulaire MSC.1/Circ. 1222 de l'OMI intitulée *Directives relatives à la mise à l'essai annuelle des enregistreurs des données du voyage (VDR) et des enregistreurs des données du voyage simplifiés (S-VDR)*.

Paragraphe 10(2) du Règlement sur les certificats de bâtiment

(2) S'agissant d'un bâtiment qui est tenu d'être muni d'un enregistreur des données du voyage (VDR) en application de l'article 115, l'essai de fonctionnement annuel visé au paragraphe (1) peut être effectué en même temps qu'une inspection aux fins de délivrance d'un certificat au titre du paragraphe 10(2) du *Règlement sur les certificats de bâtiment*, si l'intervalle entre les essais n'excède pas :

- a)** quinze mois, dans le cas d'un bâtiment à passagers;
- b)** dix-huit mois, dans tout autre cas.

Certificat de mise à l'essai du fonctionnement

(3) Une copie du plus récent certificat de mise à l'essai annuelle du fonctionnement délivré par la personne qui a effectué l'essai doit être gardée à bord du bâtiment.

Langue des certificats

(4) Tout certificat de mise à l'essai annuelle du fonctionnement qui est rédigé dans une langue autre que le français ou l'anglais doit être accompagné d'une traduction anglaise ou française.

SVCEI

117 Les bâtiments canadiens ci-après, à l'exception des bacs à câbles et des embarcations de plaisance, construits

day on which this section comes into force must be fitted with an ECDIS:

- (a) passenger vessels of 500 gross tonnage or more; and
- (b) all other vessels of 3 000 gross tonnage or more.

AIS Class A

118 (1) The following vessels must be fitted with an AIS Class A:

- (a) vessels that are 20 m or more in length, other than pleasure crafts;
- (b) vessels that carry more than 50 passengers;
- (c) vessels transporting substances, materials or articles to which the *International Maritime Dangerous Goods Code*, published by the IMO, applies;
- (d) vessels carrying *pollutants*, as defined in section 165 of the Act, in bulk;
- (e) dredges or floating plants that are located in any place where they constitute a collision hazard to other vessels; and
- (f) towboats that are 8 m or more in length.

AIS Class A or B

(2) Every vessel, other than a vessel referred to in subsection (1), that is engaged on a voyage other than a sheltered waters voyage must be fitted with an AIS Class A or an AIS Class B if

- (a) it is a passenger vessel; or
- (b) the vessel is 8 m or more in length and carries a passenger.

Graphic display

(3) Every vessel referred to in subsection (1) must be fitted with a means of displaying graphically the relative ranges and bearings received by the AIS.

Transmitting heading device or gyro-compass

(4) If an AIS Class A is fitted on a vessel and if the vessel is also fitted with a transmitting heading device or with a gyro-compass, they must be connected for transmitting heading information to the AIS.

à la date d'entrée en vigueur du présent article ou après cette date, doivent être munis d'un SVCEI :

- a) les bâtiments à passagers d'une jauge brute de 500 ou plus;
- b) tous les autres bâtiments d'une jauge brute de 3 000 ou plus.

AIS de classe A

118 (1) Les bâtiments ci-après doivent être munis d'un AIS de classe A :

- a) les bâtiments de 20 m ou plus de longueur, autres que les embarcations de plaisance;
- b) les bâtiments qui transportent plus de 50 passagers;
- c) les bâtiments qui transportent des substances, matières et objets assujettis au *Code maritime international des marchandises dangereuses*, publié par l'OMI;
- d) les bâtiments qui transportent des *polluants*, au sens de l'article 165 de la Loi, en vrac;
- e) les dragues et les installations flottantes qui se trouvent à un endroit où ils présentent un risque de collision pour tout autre bâtiment;
- f) les bâtiments remorqueurs de 8 m ou plus de longueur.

AIS de classe A ou B

(2) Les bâtiments ci-après, autres que ceux visés au paragraphe (1), qui effectuent un voyage autre qu'un voyage en eaux abritées doivent être munis d'un AIS de classe A ou de classe B :

- a) les bâtiments à passagers;
- b) les bâtiments de 8 m ou plus de longueur qui transportent des passagers.

Affichage sous forme graphique

(3) Les bâtiments visés au paragraphe (1) doivent être munis d'un moyen pour afficher, sous forme graphique, les distances et les relèvements relatifs reçus par l'AIS.

Indicateur du cap à transmission et gyrocompas

(4) Lorsque le bâtiment muni d'un AIS de classe A est également muni d'un indicateur du cap à transmission ou d'un gyrocompas, ceux-ci doivent être connectés à l'AIS afin de transmettre des renseignements d'entrée sur le cap.

Period of operation

(5) Every vessel referred to in subsections (1) and (2) must keep the AIS in operation for at least 30 minutes immediately before departure and for the entire duration of the voyage.

Exceptions — period of operation

(6) Subsection (5) does not apply

(a) where international agreements, rules or standards provide for the protection of navigational information; or

(b) in respect of vessels, other than vessels operated for a commercial purpose, owned or operated by Her Majesty in right of Canada or by a foreign government that is a party to SOLAS.

Pilot transfer

119 Every vessel that is engaged on a voyage that will likely require the services of a licensed pilot must meet the requirements respecting pilot transfer equipment and arrangements set out in Section B, entitled Pilotage Services in Canadian Waters, of the annual edition of Notices to Mariners.

Internal communication system

120 (1) Every Canadian vessel of 300 gross tonnage or more must be fitted with a two-way voice communication system.

System usage requirements

(2) The system must be capable of being used between any two of the following locations, in a normal ambient noise condition for each location:

(a) at the principal conning position;

(b) at working stations, including the mooring positions;

(c) at a position close to the main engine controls in the engine room;

(d) at the emergency steering position; and

(e) in the master's accommodation and the chief engineer's accommodation.

Independent energy source

(3) The system must be capable of operating independently of the vessel's main source of electrical energy for at least 12 hours.

Période de fonctionnement

(5) Les bâtiments visés aux paragraphes (1) et (2) doivent maintenir l'AIS en marche pendant au moins trente minutes immédiatement avant le départ et pendant toute la durée du voyage.

Exceptions — période de fonctionnement

(6) Le paragraphe (5) ne s'applique pas dans les cas suivants :

a) les renseignements de navigation sont protégés par des règles, normes ou accords internationaux;

b) il s'agit de bâtiments, autres que ceux utilisés à des fins commerciales, qui appartiennent à Sa Majesté du chef du Canada ou à un gouvernement étranger qui est partie à SOLAS, ou qui sont exploités par ces derniers.

Transfert du pilote

119 Les bâtiments qui effectuent un voyage au cours duquel il est probable que les services d'un pilote breveté soient exigés doivent respecter les exigences relatives à l'équipement et aux dispositifs de transfert du pilote prévues à la partie B, intitulée Service de pilotage dans les eaux canadiennes, de l'édition annuelle des Avis aux navigateurs.

Système de communication interne

120 (1) Les bâtiments canadiens d'une jauge brute de 300 ou plus doivent être munis d'un système bidirectionnel de communication vocale.

Exigences relatives à l'utilisation du système

(2) Le système doit pouvoir être utilisé entre les endroits ci-après dans les conditions normales de bruit ambiant de chacun de ces endroits :

a) au poste de commandement principal;

b) aux postes de travail, y compris aux postes d'amarrage;

c) près des commandes du moteur principal, dans la salle des machines;

d) au poste de gouverne d'urgence;

e) dans la cabine du capitaine et dans celle du chef mécanicien.

Source d'énergie indépendante

(3) Le système doit pouvoir fonctionner indépendamment de la source d'énergie électrique principale du bâtiment pendant au moins douze heures.

Searchlights

121 (1) The following vessels must be fitted with two searchlights:

- (a) vessels that are designed and constructed to engage in towing operations, of more than 5 gross tonnage, except vessels that engage in towing operations only to salvage logs;
- (b) fishing vessels of more than 150 gross tonnage that are more than 24 m in length and constructed on or after September 1, 1984; and
- (c) Canadian vessels of more than 150 gross tonnage that are navigating in ice that might cause substantial damage to the vessel.

Fishing vessels constructed before September 1, 1984

(2) Fishing vessels of more than 150 gross tonnage that are more than 24 m in length and constructed before September 1, 1984 must be fitted with at least one searchlight.

Scope of lighting

(3) The searchlights required under subsection (1) must be mounted securely and in a manner that will allow their beams, when combined, to sweep an arc of 360° around the vessel.

Exclusive electrical circuit

(4) Each searchlight required under subsection (1) or (2) must be provided with an exclusive electrical circuit connected to the main or emergency switchboard.

Spare parts

(5) A vessel must carry on board, for each searchlight required under subsection (1) or (2), two spare bulbs and any spare electrical equipment that might be required under normal service conditions except if

- (a) the searchlight is a light emitting diode (LED) searchlight; or
- (b) the vessel has two identical searchlights and carries on board two spare bulbs and any spare electrical equipment for one of those searchlights instead of for each searchlight.

Signal flags

122 Every Canadian vessel of more than 150 gross tonnage that is engaged on a near coastal voyage, Class 1 or an unlimited voyage must carry on board the set of signal flags illustrated in Appendix 2 of the *International Code of Signals*, published by the IMO, of a size suitable for signalling.

Projecteurs

121 (1) Les bâtiments ci-après doivent être munis de deux projecteurs :

- a) les bâtiments conçus et construits pour effectuer des opérations de remorquage d'une jauge brute de plus de 5, à l'exception de ceux qui effectuent des opérations de remorquage uniquement pour récupérer des billes;
- b) les bâtiments de pêche d'une jauge brute de plus de 150 et de plus de 24 m de longueur construits le 1^{er} septembre 1984 ou après cette date;
- c) les bâtiments canadiens d'une jauge brute de plus de 150 qui naviguent dans des glaces pouvant gravement les endommager.

Bâtiments de pêche construits avant le 1^{er} septembre 1984

(2) Les bâtiments de pêche d'une jauge brute de plus de 150 et de plus de 24 m de longueur construits avant le 1^{er} septembre 1984 doivent être munis d'au moins un projecteur.

Portée de l'éclairage

(3) Les projecteurs visés au paragraphe (1) doivent être montés solidement et de manière à permettre à leurs faisceaux, lorsqu'ils sont combinés, de balayer un arc de 360° autour du bâtiment.

Circuit électrique distinct

(4) Chacun des projecteurs visés aux paragraphes (1) ou (2) doit être muni d'un circuit électrique distinct connecté au tableau de distribution principal ou de secours.

Pièces de rechange

(5) Les bâtiments doivent avoir à bord, pour chacun des projecteurs visés aux paragraphes (1) ou (2), deux ampoules de rechange et les pièces de rechange électriques qui pourraient être nécessaires dans des conditions normales de service, sauf dans les cas suivants :

- a) le projecteur est un projecteur de diode électroluminescente (DEL);
- b) le bâtiment a à son bord deux projecteurs identiques, ainsi que deux ampoules de rechange et les pièces de rechange électriques pour un des projecteurs, plutôt que pour chacun d'eux.

Signes flottants

122 Les bâtiments canadiens d'une jauge brute de plus de 150 qui effectuent un voyage à proximité du littoral, classe 1 ou un voyage illimité doivent avoir à bord un jeu de signes flottants, tel que celui illustré à l'appendice 2 du *Code international de signaux* publié par l'OMI, et ces signes doivent être suffisamment grands pour les besoins de la signalisation.

Hand lead lines

123 (1) Every vessel that is 20 m or more in length and engaged on a voyage other than a sheltered waters voyage must be equipped with one hand lead line.

Requirements

(2) The hand lead line must

- (a)** be 46 m or more in length;
- (b)** be clearly and accurately marked to indicate the depth of water; and
- (c)** have a lead that weighs at least 3.2 kg and is capable of being armed.

Manœuvring information — IMO resolution A.601(15)

124 (1) A vessel must establish and display manœuvring information in accordance with sections 1.2 and 3 of the Annex and the appendices to the Annex to IMO resolution A.601(15), *Provision and Display of Manœuvring Information on Board Ships* before the vessel enters into service and must keep that information on board, if

- (a)** it is of 1 600 gross tonnage or more and was constructed on or after March 1, 2001;
- (b)** it is a chemical carrier or gas carrier that was constructed on or after March 1, 2001; or
- (c)** it is a Safety Convention vessel.

Definitions

(2) The following definitions apply in paragraph (1)(b).

chemical carrier means a vessel that is constructed or adapted for the carriage of dangerous chemicals and that is engaged in the carriage of those chemicals. (*transporteur de produits chimiques*)

gas carrier means a cargo vessel that was constructed or adapted for the carriage in bulk of any liquefied gas or other products listed in Chapter 19 of the *International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk*, published by the IMO, and that is engaged in the carriage of those products. (*transporteur de gaz*)

Modification or conversion of vessel

(3) If a vessel is modified or converted such that its dimensions or other characteristics are altered in a way affecting the manœuvring capability of the vessel, the manœuvring information referred to in subsection (1) must be updated.

Sonde à main

123 (1) Les bâtiments de 20 m ou plus de longueur qui effectuent un voyage autre qu'un voyage en eaux abritées doivent être munis d'une sonde à main.

Exigences

(2) La sonde à main doit être conforme aux exigences suivantes :

- a)** mesurer 46 m ou plus de longueur;
- b)** comporter des repères nets et précis pour indiquer la profondeur de l'eau;
- c)** être munie d'un plomb d'au moins 3,2 kg qui peut être garni.

Renseignements sur la manœuvre — résolution A.601(15) de l'OMI

124 (1) Les bâtiments ci-après doivent établir et afficher les renseignements sur la manœuvre conformément aux articles 1.2 et 3 et aux appendices de l'annexe de la résolution A.601(15) de l'OMI intitulée *Provision and Display of Manœuvring Information on Board Ships* avant leur entrée en service et garder ces renseignements à bord :

- a)** les bâtiments d'une jauge brute de 1 600 ou plus construits le 1^{er} mars 2001 ou après cette date;
- b)** les transporteurs de produits chimiques ou les transporteurs de gaz construits le 1^{er} mars 2001 ou après cette date;
- c)** les bâtiments assujettis à la Convention sur la sécurité.

Définitions

(2) Les définitions qui suivent s'appliquent à l'alinéa (1)b).

transporteur de gaz Bâtiment de charge qui est construit ou adapté pour transporter en vrac des gaz liquéfiés ou d'autres produits énumérés au chapitre 19 du *Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac*, publié par l'OMI, et qui est affecté au transport de ces produits. (*gas carrier*)

transporteur de produits chimiques Bâtiment qui est construit ou adapté pour le transport de produits chimiques dangereux et qui est affecté au transport de ces produits. (*chemical carrier*)

Modification ou conversion du bâtiment

(3) Lorsque le bâtiment est modifié ou converti de manière à entraîner une altération de ses dimensions ou de ses autres caractéristiques qui affecte sa capacité de manœuvrer, les renseignements sur les manœuvres visés au paragraphe (1) doivent être mis à jour.

Exception

(4) If it is not practicable to establish the manœuvring information required by subsection (1) in its final form before the vessel enters into service, the information must be

- (a)** established in a preliminary form before the vessel enters into service;
- (b)** established in its final form as soon as circumstances permit after the vessel enters into service; and
- (c)** verified in its final form within 18 months after the vessel enters into service.

Manœuvring information — IMO resolution A.209(VII)

(5) Every vessel of 1 600 gross tonnage or more that was constructed before March 1, 2001, other than a Safety Convention vessel, must establish and display manœuvring information as set out in the Annex to IMO resolution A.209(VII), *Recommendation on Information to Be Included in the Manœuvring Booklets* and must keep the manœuvring information on board.

Canadian towboats — radar

125 (1) A Canadian vessel that is a towboat must be fitted with

- (a)** if it is engaged on a near coastal voyage, Class 2 and is of 5 gross tonnage or more, a radar to determine and display the range and bearing of radar transponders and of other surface craft, obstructions, buoys, shorelines and navigational marks;
- (b)** if it is engaged on a near coastal voyage, Class 1,
 - (i)** echo-sounding equipment to measure and display the available depth of water, and
 - (ii)** two radars that meet the requirements set out in paragraph (a) and that are functionally independent of each other; and
- (c)** if it is engaged on an unlimited voyage, the equipment set out in paragraph (b) and a gyro-compass to determine and display its heading by shipborne non-magnetic means.

Exception

(2) A Canadian vessel that is a towboat does not have to meet the equipment requirements set out in subsection (1)

Exception

(4) Lorsqu'il est en pratique impossible d'établir les renseignements sur la manœuvre exigés par le paragraphe (1) sous forme définitive avant l'entrée en service du bâtiment, les exigences suivantes doivent être respectées à l'égard de ces renseignements :

- a)** ils sont établis sous forme préliminaire avant l'entrée en service du bâtiment;
- b)** ils sont établis sous forme définitive dès que les circonstances le permettent après l'entrée en service du bâtiment;
- c)** ils sont vérifiés sous forme définitive dans les dix-huit mois qui suivent l'entrée en service du bâtiment.

Renseignements sur la manœuvre — résolution A.209(VII) de l'OMI

(5) Les bâtiments d'une jauge brute de 1 600 ou plus construits avant le 1^{er} mars 2001, à l'exception des bâtiments assujettis à la Convention sur la sécurité, doivent établir et afficher les renseignements sur la manœuvre tel qu'il est prévu à l'annexe de la résolution A.209(VII) de l'OMI intitulée *Recommendation on Information to Be Included in the Manœuvring Booklets* et les garder à bord.

Bâtiments remorqueurs canadiens — radar

125 (1) Les bâtiments canadiens qui sont des bâtiments remorqueurs doivent être munis de l'équipement suivant :

- a)** dans le cas où le bâtiment effectue un voyage à proximité du littoral, classe 2 et a une jauge brute de 5 ou plus, un radar qui permet de déterminer et d'afficher la distance et le relèvement des répondeurs radar et d'autres engins de surface, ainsi que des obstacles, bouées, lignes de côtes et amers;
- b)** dans le cas où il effectue un voyage à proximité du littoral, classe 1, à la fois :
 - (i)** du matériel de sondage par écho qui permet de mesurer et d'afficher la profondeur d'eau disponible,
 - (ii)** deux radars qui respectent les exigences prévues à l'alinéa a) et qui fonctionnent de manière indépendante l'un de l'autre;
- c)** dans le cas où il effectue un voyage illimité, l'équipement prévu à l'alinéa b) ainsi qu'un gyrocompas qui permet de déterminer et d'afficher les renseignements sur le cap par des moyens amagnétiques de bord.

Exception

(2) Les bâtiments canadiens qui sont des bâtiments remorqueurs ne sont pas tenus d'être conformes aux

if it is engaged in a towing operation in an emergency situation on an exceptional basis.

DIVISION 5

Additional Requirements — Vessels Not Subject to Chapter V of SOLAS

Non-application

126 This Division does not apply in respect of vessels subject to the requirements of Division 2 of this Part.

Guidelines and standards – bridge

127 On every vessel of 150 gross tonnage or more that is engaged on an international voyage and on every vessel of 500 gross tonnage or more that is engaged on a voyage other than a sheltered waters voyage, all decisions that affect bridge design, bridge procedures and the design and arrangement of navigational systems and equipment on the bridge must take into consideration the following documents:

- (a) the Annex to IMO circular MSC/Circ.982, *Guidelines on Ergonomic Criteria for Bridge Equipment and Layout*;
- (b) if the vessel is fitted with an integrated bridge system, the Annex to IMO circular SN.1/Circ.288, *Guidelines for Bridge Equipment and Systems, Their Arrangement and Integration (BES)*; and
- (c) if the vessel is fitted with an integrated navigation system, Annex 3 to IMO resolution MSC.86(70), *Adoption of New and Amended Performance Standards for Navigational Equipment*.

Electromagnetic compatibility

128 The electrical and electronic equipment installed on a vessel of 150 gross tonnage or more that is engaged on an international voyage, or on a vessel of 500 gross tonnage or more, must meet the following requirements, if the equipment has not been type approved by a competent authority as meeting testing standard IEC 60945, *Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – General Requirements – Methods of Testing and Required Test Results*:

- (a) the equipment must be installed so that electromagnetic interference does not affect the proper functioning of navigational systems and equipment;

exigences relatives à l'équipement visé au paragraphe (1) s'ils effectuent exceptionnellement une opération de remorquage dans le cadre d'une situation d'urgence.

SECTION 5

Exigences supplémentaires — bâtiments non assujettis au chapitre V de SOLAS

Non-application

126 La présente section ne s'applique pas à l'égard des bâtiments assujettis aux exigences de la section 2 de la présente partie.

Directives et normes relatives à la passerelle

127 Les décisions prises à bord des bâtiments d'une jauge brute de 150 ou plus qui effectuent un voyage international et des bâtiments d'une jauge brute de 500 ou plus qui effectuent un voyage autre qu'un voyage en eaux abritées, doivent tenir compte des documents ci-après lorsqu'elles ont une incidence sur la conception de la passerelle, sur la procédure à suivre à la passerelle, sur la conception et l'agencement des systèmes et de l'équipement de navigation à la passerelle :

- a) l'annexe de la circulaire MSC/Circ.982 de l'OMI intitulée *Guidelines on Ergonomic Criteria for Bridge Equipment and Layout*;
- b) si le bâtiment est muni d'un système de passerelle intégré, l'annexe de la circulaire SN.1/Circ.288 de l'OMI intitulée *Directives pour le matériel et les systèmes de passerelle, leur agencement et leur intégration*;
- c) si le bâtiment est muni d'un système de navigation intégré, l'annexe 3 de la résolution MSC.86(70) de l'OMI intitulée *Adoption de normes de fonctionnement nouvelles et modifiées applicables au matériel de navigation*.

Compatibilité électromagnétique

128 S'il n'a pas reçu l'approbation de type d'une autorité compétente attestant qu'il est conforme à la norme CEI 60945 intitulée *Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes — Spécifications générales — Méthodes d'essai et résultats exigibles*, l'équipement électrique ou électronique installé à bord des bâtiments d'une jauge brute de 150 ou plus qui effectuent un voyage international ou des bâtiments d'une jauge brute de 500 ou plus doit satisfaire aux exigences suivantes :

- a) être installé de manière à ce que les perturbations électromagnétiques ne nuisent pas au bon fonctionnement de l'équipement et des systèmes de navigation;

(b) if the equipment is portable, it must not be operated on the bridge if it might affect the proper functioning of navigational systems and equipment; and

(c) if the equipment is on the bridge or in the vicinity of the bridge on a vessel constructed on or after July 1, 2002, it must be tested for electromagnetic compatibility when the equipment is installed, taking into account testing standard IEC 60533, *Electrical and Electronic Installations in Ships – Electromagnetic Compatibility (EMC) – Ships with a Metallic Hull*.

Modes of operation – equipment

129 The mode of operation being used must be indicated if equipment that is referred to in this Part and fitted on a vessel on or after July 1, 2002 offers alternative modes of operation.

Integrated bridge systems

130 Integrated bridge systems that are fitted on a vessel on or after July 1, 2002 must be so arranged that failure of any subsystem is brought to the immediate attention of the person in charge of the deck watch by audible and visual alarms and does not cause the failure of any other subsystem.

Failure of integrated navigation system

131 In the case of a failure in one part of an integrated navigation system, it must be possible to operate every other individual piece of equipment or part of the system separately.

Compass inspection

132 (1) During an inspection of the compasses on a vessel that is not a pleasure craft, the master of the vessel must

(a) show the inspector the most recent deviation card for each compass, signed and dated by the master and a deck officer; or

(b) provide the inspector with a statement, signed by the master and a deck officer, confirming that the compasses have been found to be satisfactory to provide heading direction.

Inspector

(2) For the purposes of subsection (1), an inspector is a marine safety inspector referred to in section 11 of the Act or a person, classification society or other organization authorized to carry out inspections under section 12 of the Act.

Heading or track control system

133 (1) When the heading or track control system of a vessel is used in an area of high traffic density, under

b) s'il est portatif, être utilisé à la passerelle seulement s'il ne risque pas de nuire au bon fonctionnement de l'équipement et des systèmes de navigation;

c) s'il se trouve sur la passerelle, ou à proximité de celle-ci, d'un bâtiment construit le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date, être mis à l'essai lors de l'installation pour en vérifier la compatibilité électromagnétique, en tenant compte de la norme d'essai CEI 60533 intitulée *Electrical and Electronic Installations in Ships – Electromagnetic Compatibility (EMC) – Ships with a Metallic Hull*.

Modes de fonctionnement de l'équipement

129 Lorsque l'équipement visé par la présente partie dont est muni un bâtiment le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date offre divers modes de fonctionnement, le mode utilisé doit être indiqué.

Systèmes de passerelle intégrés

130 Les systèmes de passerelle intégrés dont est muni un bâtiment le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date doivent être disposés de manière à ce que toute défaillance d'un sous-système soit immédiatement signalée à l'officier de quart à la passerelle par des alarmes sonores et visuelles et n'entraîne pas la défaillance d'un autre sous-système.

Défaillance du système de navigation intégré

131 En cas de défaillance d'une partie d'un système de navigation intégré, chacune des autres pièces d'équipement ou chacune des autres parties du système doit pouvoir fonctionner séparément.

Inspection des compas

132 (1) Lors d'une inspection des compas d'un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, le capitaine du bâtiment doit :

a) soit présenter à l'inspecteur une fiche des déviations à jour pour chaque compas datée par lui et l'officier de pont et portant leur signature;

b) soit remettre à l'inspecteur une déclaration portant sa signature et celle de l'officier de pont attestant que les compas conviennent pour indiquer le cap.

Inspecteur

(2) Pour l'application du paragraphe (1), l'inspecteur est soit un inspecteur de la sécurité maritime visé à l'article 11 de la Loi, soit une personne, société de classification ou toute autre organisation autorisée en vertu de l'article 12 de la Loi à effectuer des inspections.

Système de contrôle du cap ou de la route

133 (1) Lorsque le système de contrôle du cap ou de la route est utilisé dans des zones à forte densité de trafic,

conditions of restricted visibility or in any other hazardous navigational situation, means must be provided to enable the immediate changeover to manual steering.

Qualified helmsman

(2) In any situation described in subsection (1), the person in charge of the deck watch must ensure that the services of a qualified helmsman are available at all times to take over steering control.

Qualified person

(3) Every changeover from the heading or track control system to manual steering of a vessel and vice versa must be made by, or under the supervision of, the person in charge of the deck watch.

Manual steering — testing

(4) The manual steering of a vessel must be tested, while the heading or track control system is not in use, before the vessel enters any area where navigation demands special caution, and at least once a day, to ensure the manual steering is in effective operating condition.

Steering gear

134 If a vessel is fitted with two or more steering gear power units that are capable of simultaneous operation, the vessel must have at least two of those units in operation in areas where navigation demands special caution.

Steering gear changeover procedures

135 (1) A vessel that is fitted with a remote steering gear control system or a steering gear power unit must have permanently displayed, on its navigating bridge and in its steering gear compartment, if any, simple, brief operating instructions and a block diagram showing the changeover procedures for the system or unit.

Steering system familiarity

(2) The master and any person on board the vessel who is responsible for the operation or maintenance of the steering gear must be familiar with the operation of the steering systems fitted on the vessel and with the procedures for changing from one system to another.

par visibilité réduite ou dans toutes autres circonstances délicates de navigation, des moyens doivent être prévus pour passer immédiatement aux commandes manuelles.

Timonier qualifié

(2) Dans les circonstances visées au paragraphe (1), l'officier de quart à la passerelle veille à ce qu'un timonier qualifié soit disponible en tout temps pour reprendre la barre.

Personne qualifiée

(3) Tout passage du système de contrôle du cap ou de la route aux commandes manuelles et inversement doit être effectué par l'officier de quart à la passerelle ou sous sa surveillance.

Commande manuelle — essai

(4) La commande manuelle du bâtiment doit être mise à l'essai, lorsque le système de contrôle du cap ou de la route n'est pas utilisé, avant que le bâtiment n'entre dans des zones où la navigation exige une attention particulière, et au moins une fois par jour, pour vérifier son bon fonctionnement.

Appareil à gouverner

134 Lorsqu'un bâtiment est muni d'un appareil à gouverner comportant deux groupes moteur ou plus capables de fonctionner simultanément, au moins deux d'entre eux doivent fonctionner lorsque le bâtiment se trouve dans une zone où la navigation nécessite une attention particulière.

Procédures de commutation de l'appareil à gouverner

135 (1) Les bâtiments munis d'un système de commande à distance de l'appareil à gouverner, ou d'un groupe moteur, doivent afficher en permanence, sur la passerelle de navigation et, le cas échéant, dans le compartiment de l'appareil à gouverner, des instructions de fonctionnement simples et brèves accompagnées d'un diagramme illustrant les procédures de commutation pour ce système ou ce groupe moteur.

Connaissance des systèmes d'appareils à gouverner

(2) Le capitaine et toute personne à bord du bâtiment chargée du fonctionnement ou de l'entretien de l'appareil à gouverner doivent connaître le fonctionnement des systèmes d'appareils à gouverner installés à bord du bâtiment ainsi que les procédures à suivre pour passer d'un système à un autre.

Steering gear checks and tests

136 (1) Within 12 hours before the departure of a vessel, the steering gear of the vessel must be checked and tested and the checks and tests must include

- (a) verifying the operation of
 - (i) the main steering gear,
 - (ii) the auxiliary steering gear, unless the gear includes tackle,
 - (iii) the remote steering gear control systems,
 - (iv) the steering controls located at different positions on the navigating bridge,
 - (v) the emergency power supply,
 - (vi) the rudder angle indicators in relation to the actual position of the rudder,
 - (vii) the remote steering gear control system power failure alarms,
 - (viii) the steering gear power unit failure alarms, and
 - (ix) automatic isolating arrangements and other automatic equipment required for the steering gears;
- (b) the full movement of the rudder according to the capabilities of the steering gear as designed;
- (c) a visual inspection of the steering gear and its connecting linkage; and
- (d) verifying the operation of the means of communication between the navigating bridge and the steering gear compartment.

Exception — regular voyages

(2) For a vessel that regularly engages on voyages of less than one week, the checks and tests referred to in subsection (1) do not need to be carried out within 12 hours before departure if those checks and tests have been carried out at least once every week.

Emergency steering drills

(3) In addition to the checks and tests referred to in subsections (1) and (2), emergency steering drills must be carried out at least once every three months and must

Vérification et essai de l'appareil à gouverner

136 (1) L'appareil à gouverner d'un bâtiment doit, dans les douze heures précédant le départ du bâtiment, être soumis à une vérification et à des essais comprenant, à la fois :

- a) un contrôle du fonctionnement de l'équipement suivant :
 - (i) l'appareil à gouverner principal,
 - (ii) l'appareil à gouverner auxiliaire, sauf si l'appareil comporte un palan,
 - (iii) les systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner,
 - (iv) les commandes de l'appareil à gouverner situées à différents endroits de la passerelle de navigation,
 - (v) la source d'alimentation en énergie de secours,
 - (vi) les indicateurs d'angle de barre par rapport à la position réelle du gouvernail,
 - (vii) les avertisseurs de défaillance de l'alimentation en énergie des systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner,
 - (viii) les avertisseurs de défaillance des groupes moteurs de l'appareil à gouverner,
 - (ix) les dispositifs automatiques d'isolation et autre équipement automatique nécessaire au fonctionnement de l'appareil à gouverner;
- b) le déplacement intégral du gouvernail suivant les performances de l'appareil à gouverner, compte tenu de sa conception;
- c) une inspection visuelle de l'appareil à gouverner et des liaisons associées;
- d) un contrôle du fonctionnement du moyen de communication entre la passerelle de navigation et le local de l'appareil à gouverner.

Exception — voyages réguliers

(2) Dans le cas d'un bâtiment qui effectue régulièrement des voyages de moins d'une semaine, il n'est pas nécessaire de soumettre l'appareil à gouverner à la vérification et aux essais visés au paragraphe (1) dans les douze heures précédant le départ s'il a été vérifié et mis à l'essai au moins une fois par semaine.

Exercices sur les manœuvres en cas d'urgence

(3) En plus de la vérification et des essais visés aux paragraphes (1) et (2), des exercices sur les manœuvres à effectuer en cas d'urgence, notamment concernant la

include direct control from within the steering gear compartment, communications procedures with the navigating bridge and, where applicable, the operation of alternative power supplies.

Log book

(4) The person in charge of the deck watch must record the dates on which the checks and tests referred to in subsections (1) and (2) are carried out and the dates and details of the drills referred to in subsection (3) in the official log book, referred to in Division 7 of Part 3 of the *Marine Personnel Regulations*, if that Division applies to the vessel, or any log book if the Division does not apply to it.

Working language

137 (1) The master or authorized representative of a vessel must determine and record in the official log book referred to in Division 7 of Part 3 of the *Marine Personnel Regulations* or, if the Division does not apply, any log book, the appropriate working language for the purposes of navigational safety matters, and must ensure that each crew member is able to

- (a)** understand the working language;
- (b)** give orders and instructions in that language, if appropriate; and
- (c)** report back in that language, if appropriate.

Translations

(2) If the working language is not an official language of the state whose flag the vessel is entitled to fly, all plans and lists required to be posted, and all documents establishing procedures, must include a translation into the working language in addition to a copy in an official language.

English as working language

(3) Despite subsection (1), English must be used for bridge-to-bridge and bridge-to-shore safety communications, as well as for communications on board between the pilot and bridge watchkeeping personnel, unless the individuals directly involved in the communication speak a common language other than English.

Record of navigational activities

138 (1) Every vessel of 150 gross tonnage or more that is engaged on an international voyage must keep a record on board of navigational activities and events that are of importance to the safety of navigation.

commande directe depuis le compartiment de l'appareil à gouverner, les procédures de communication avec la passerelle de navigation et, le cas échéant, la mise en marche des autres sources d'alimentation en énergie doivent avoir lieu au moins une fois tous les trois mois.

Journal de bord

(4) L'officier de quart à la passerelle consigne les dates d'exécution des vérifications et essais visés aux paragraphes (1) et (2) ainsi que les dates d'exécution et le détail des exercices visés au paragraphe (3) soit dans le journal de bord réglementaire visé à la section 7 de la partie 3 du *Règlement sur le personnel maritime*, si le bâtiment est assujéti à cette section, soit dans tout autre journal de bord s'il ne l'est pas.

Langue de travail

137 (1) Le capitaine du bâtiment ou son représentant autorisé établit et consigne soit au journal de bord réglementaire visé à la section 7 de la partie 3 du *Règlement sur le personnel maritime*, si le bâtiment est assujéti à cette section, soit dans tout autre journal de bord s'il ne l'est pas, la langue de travail appropriée eu égard à la sécurité de la navigation, et veille à ce que chaque membre de l'équipage soit en mesure, à la fois :

- a)** de comprendre la langue de travail;
- b)** de donner des ordres et des consignes dans cette langue, s'il y a lieu;
- c)** de faire rapport dans cette langue, s'il y a lieu.

Traduction

(2) Si la langue de travail n'est pas une langue officielle de l'État dont le bâtiment est autorisé à battre pavillon, tous les plans et listes qui doivent être affichés, ainsi que tous les documents qui établissent des procédures doivent comporter une traduction dans la langue de travail en plus d'une copie dans une langue officielle.

Anglais comme langue de travail

(3) Malgré le paragraphe (1), l'anglais doit être employé dans les communications de sécurité entre passerelles et entre la passerelle et la terre, ainsi que dans les communications échangées à bord entre le pilote et le personnel de quart à la passerelle, à moins que les interlocuteurs directs n'aient en commun une langue autre que l'anglais.

Registre des activités de navigation

138 (1) Les bâtiments d'une jauge brute de 150 ou plus qui effectuent un voyage international doivent garder à bord un registre des activités et des événements de navigation importants pour la sécurité de la navigation.

Contents of record**(2)** The record must contain

(a) the information set out in section 1 of the Annex to IMO resolution A.916(22), *Guidelines for the Recording of Events Related to Navigation*; and

(b) the dates on which the checks and tests referred to in subsections 136(1) and (2) were carried out and the dates and details of the emergency steering drills referred to in subsection 136(3).

Maintenance of record

(3) The record must be maintained in accordance with section 4 of the Annex referred to in subsection (2) and kept for at least five years.

Plan for cooperation — search and rescue

139 (1) Every passenger vessel of less than 150 gross tonnage that is engaged on an international voyage must keep on board a plan for cooperation with the search and rescue services for each area in which the vessel navigates in the event of an emergency.

Plan for cooperation — requirements

(2) The plan for cooperation must

(a) be developed by the authorized representative of the vessel in accordance with the Annex to IMO circular MSC.1/Circ.1079, *Guidelines for Preparing Plans for Cooperation Between Search and Rescue Services and Passenger Ships*; and

(b) include provisions for periodic exercises to test its effectiveness.

Visibility requirements from navigating bridge

140 (1) Every Canadian vessel that is 55 m or more in length and that is constructed on or after July 1, 2002, must comply with the following requirements:

(a) the view of the sea surface from the conning position must not be obscured for more than two vessel lengths or 500 m, whichever is lesser, forward of the bow to 10° on either side under all conditions of draught, trim and deck cargo;

(b) if there are blind sectors caused by cargo, cargo gear or other obstructions outside the wheelhouse forward of the beam that obstruct the view of the sea surface from the conning position,

(i) no blind sector may exceed 10° except that in the case of the view referred to in paragraph (a) a blind sector may not exceed 5°,

Contenu du registre

(2) Le registre contient les renseignements suivants :

a) les renseignements prévus à l'article 1 de l'annexe de la résolution A.916(22) de l'OMI intitulée *Directives pour l'enregistrement d'événements liés à la navigation*;

b) les dates d'exécution des vérifications et essais visés aux paragraphes 136(1) et (2) ainsi que les dates d'exécution et le détail des exercices visés au paragraphe 136(3).

Conservation du registre

(3) Le registre est tenu conformément à l'article 4 de l'annexe de la résolution visée au paragraphe (2) et est gardé pendant au moins cinq ans.

Plan de coopération — recherche et sauvetage

139 (1) Les bâtiments à passagers d'une jauge brute de moins de 150 qui effectuent des voyages internationaux doivent garder à bord, en cas d'urgence, un plan de coopération avec les services de recherche et de sauvetage pour chaque zone où ils naviguent.

Exigences relatives au plan de coopération

(2) Le plan de coopération doit :

a) d'une part, être élaboré par le représentant autorisé du bâtiment conformément à l'annexe de la circulaire MSC.1/Circ.1079 de l'OMI intitulée *Guidelines for Preparing Plans for Cooperation Between Search and Rescue Services and Passenger Ships*;

b) d'autre part, prévoir des exercices périodiques permettant de vérifier son efficacité.

Exigences de visibilité à la passerelle de navigation

140 (1) Les bâtiments canadiens de 55 m ou plus de longueur construits le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date doivent être conformes aux exigences suivantes :

a) la vue de la surface de la mer à l'avant de l'étrave depuis le poste de commandement ne doit pas être obstruée sur plus de deux longueurs de bâtiment ou sur plus de 500 m, si cette seconde distance est inférieure, sur 10° de chaque bord, dans toutes les conditions de tirant d'eau, d'assiette et de chargement en pontée;

b) s'agissant des zones aveugles causées par de la cargaison, des appareils de levage ou d'autres obstacles situés à l'extérieur de la timonerie à l'avant du travers qui obstruent la vue de la surface de la mer depuis le poste de commandement, les exigences ci-après doivent être respectées :

(i) aucune zone aveugle ne doit dépasser 10°, sauf, dans le cas de la vue décrite à l'alinéa a), pour laquelle elle ne doit dépasser 5°,

- (ii)** the total arc of blind sectors must not exceed 20°, and
- (iii)** the clear sectors between blind sectors must be at least 5°;
- (c)** the horizontal field of vision from the conning position must extend over an arc of not less than 225° that is from right ahead to not less than 22.5° abaft the beam on either side of the vessel;
- (d)** from each bridge wing, the horizontal field of vision must extend over an arc of at least 225° that is from at least 45° on the opposite side through right ahead and then from right ahead to right astern through 180° on the same side of the vessel;
- (e)** from the main steering position, the horizontal field of vision must extend over an arc from right ahead to at least 60° on each side of the vessel;
- (f)** the vessel's side must be visible from the bridge wing;
- (g)** the height of the lower edge of the navigation bridge front windows above the bridge deck must be kept as low as possible without resulting in an obstruction of the forward view that contravenes this subsection;
- (h)** the upper edge of the navigation bridge front windows must allow a forward view of the horizon, for a person with a height of eye of 1 800 mm above the bridge deck at the conning position, when the vessel is pitching in heavy seas; and
- (i)** with respect to windows,
- (i)** the navigation bridge front windows must be inclined from the vertical plane, top out, at an angle of not less than 10° but not more than 25°;
- (ii)** the framing between navigation bridge windows must be kept to a minimum and not be installed immediately forward of any workstation,
- (iii)** the windows must not be polarized or tinted, and
- (iv)** it must be possible, at all times and regardless of weather conditions, to have a clear view through at least two of the navigation bridge front windows and, depending on the bridge configuration, through an additional number of clear-view windows.
- (ii)** l'arc des zones aveugles ne doit pas dépasser 20° au total,
- (iii)** les zones dégagées qui sont situées entre les zones aveugles ne doivent pas être inférieures à 5°;
- (c)** le champ de vision horizontal depuis le poste de commandement doit représenter un arc d'au moins 225° qui s'étend depuis droit devant jusqu'à au moins 22,5° sur l'arrière du travers de chaque bord du bâtiment;
- (d)** le champ de vision horizontal depuis chacun des ailerons de passerelle doit représenter un arc d'au moins 225° qui commence sur le bord opposé, à au moins 45° en passant par droit devant et qui s'étend depuis droit devant jusqu'à droit derrière, sur le même bord du bâtiment, à 180°;
- (e)** le champ de vision horizontal depuis le poste de gouverne principal doit représenter un arc qui s'étend depuis droit devant jusqu'à au moins 60° de chaque bord du bâtiment;
- (f)** le bord du bâtiment doit être visible depuis l'aileron de passerelle;
- (g)** le bord inférieur des fenêtres avant de la passerelle de navigation doit se trouver à une hauteur au-dessus du pont de château aussi basse que possible sans avoir pour effet de faire obstacle à la visibilité vers l'avant qui contreviendrait au présent paragraphe;
- (h)** le bord supérieur des fenêtres avant de la passerelle de navigation doit permettre à une personne dont la ligne des yeux se trouve à une hauteur de 1 800 mm au-dessus du pont de château de voir l'horizon vers l'avant depuis le poste de commandement lorsque le bâtiment tangue par mer forte;
- (i)** s'agissant des fenêtres, les exigences ci-après doivent être respectées :
- (i)** les fenêtres avant de la passerelle de navigation doivent former avec la verticale un angle d'au moins 10° mais d'au plus 25°, la partie supérieure des fenêtres étant en surplomb,
- (ii)** les montants d'encadrement des fenêtres de la passerelle de navigation doivent être de dimensions aussi réduites que possible et ne doivent pas être situés immédiatement à l'avant de tout poste de travail,
- (iii)** le vitrage des fenêtres ne doit être ni polarisé, ni teinté,
- (iv)** il doit être possible, en permanence et quelles que soient les conditions météorologiques, de voir clairement à travers au moins deux des fenêtres avant de la passerelle de navigation et, en fonction

de la configuration de la passerelle, à travers un nombre supplémentaire de fenêtres offrant une vue dégagée.

Canadian vessels constructed before July 1, 2002

(2) Every Canadian vessel that is 55 m or more in length that was constructed before July 1, 2002 must comply with the requirements set out in paragraphs (1)(a) and (b), unless structural alterations or additional equipment are required to comply with those requirements.

DIVISION 6

Charts and Publications

Definitions

141 The following definitions apply in this Division.

reference catalogue means, in respect of an area to be navigated by a vessel, a catalogue of nautical charts and related publications for that area, published by or under the authority of the Canadian Hydrographic Service or published by or under the authority of a hydrographic office or other relevant government institution of a foreign state. (*catalogue de référence*)

waters under Canadian jurisdiction means

- (a)** Canadian waters; and
- (b)** the exclusive economic zone of Canada. (*eaux de compétence canadienne*)

Charts, documents and publications on board

142 (1) The master and authorized representative of a vessel must ensure that the most recent versions of the following charts, documents and publications, in respect of each area where the vessel is scheduled to be navigated, are kept on board:

- (a)** the reference catalogue and the applicable charts referred to in the catalogue in their largest scale, that are published by or under the authority of
 - (i)** in the case of a Canadian vessel in Canadian waters, the Canadian Hydrographic Service, and
 - (ii)** in any other case, the Canadian Hydrographic Service or the hydrographic office or other relevant government institution of a foreign state;
- (b)** the annual edition of Notices to Mariners;

Bâtiments canadiens construits avant le 1^{er} juillet 2002

(2) Les bâtiments canadiens de 55 m ou plus de longueur construits avant le 1^{er} juillet 2002 doivent être conformes aux exigences prévues aux alinéas (1)a) et b), à moins qu'il ne soit nécessaire d'en modifier la structure ou d'ajouter de l'équipement pour assurer leur conformité à ces exigences.

SECTION 6

Cartes et publications

Définitions

141 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente section.

catalogue de référence S'entend, à l'égard de toute zone où un bâtiment est appelé à naviguer, du catalogue des cartes marines et des publications connexes pour cette zone publié par le Service hydrographique du Canada ou publié par un service hydrographique ou un autre établissement public compétent d'un État étranger, ou avec l'approbation de l'un d'eux. (*reference catalogue*)

eaux de compétence canadienne

- a)** Les eaux canadiennes;
- b)** la zone économique exclusive du Canada. (*waters under Canadian jurisdiction*)

Cartes, documents et publications à bord

142 (1) Le capitaine du bâtiment et son représentant autorisé veillent à ce que la version la plus récente des cartes, documents et publications ci-après soient gardée à bord du bâtiment, pour chaque zone où le bâtiment est appelé à naviguer :

- a)** le catalogue de référence et les cartes applicables mentionnées dans le catalogue et dressées à l'échelle la plus grande qui sont publiés :
 - (i)** soit par le Service hydrographique du Canada ou avec son approbation, dans le cas d'un bâtiment canadien qui se trouve dans les eaux canadiennes,
 - (ii)** soit par le Service hydrographique du Canada ou par un service hydrographique ou un autre établissement public compétent d'un État étranger, ou avec l'approbation de l'un d'eux, dans les autres cas;
- b)** l'édition annuelle des Avis aux navigateurs;

(c) in the case of a Canadian vessel in waters under Canadian jurisdiction and a vessel that is not a Canadian vessel,

(i) *Sailing Directions*, published by the Canadian Hydrographic Service,

(ii) *Canadian Tide and Current Tables*, published by the Canadian Hydrographic Service,

(iii) *List of Lights, Buoys and Fog Signals*, published by the Canadian Coast Guard, and

(iv) if the vessel is required under these Regulations or any foreign law to be fitted with radio equipment, *Radio Aids to Marine Navigation*, published by the Canadian Coast Guard;

(d) in the case of a Canadian vessel not in waters under Canadian jurisdiction, the following publications referred to in the reference catalogue:

(i) sailing directions,

(ii) tide and current tables,

(iii) lists of lights, and

(iv) if the vessel is required to be fitted with radio equipment under these Regulations, the list of radio aids to navigation;

(e) in the case of a vessel, other than a pleasure craft of less than 150 gross tonnage, that is engaged on a voyage other than a sheltered waters voyage, an illustrated table of life-saving signals;

(f) in the case of a Canadian vessel of 150 gross tonnage or more, a printed copy of the *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, Volume III, Mobile Facilities*, published by the IMO and the International Civil Aviation Organization;

(g) in the case of a Canadian vessel that is required to be fitted with radio equipment under Part 2 and that is engaged on a near coastal voyage, Class 1 or an unlimited voyage, or a Safety Convention vessel, a printed copy of the *International Code of Signals* published by the IMO and a printed copy of Annex 1 to IMO resolution A.918(22), *IMO Standard Marine Communication Phrases*; and

(h) in the case of a vessel that is engaged on a voyage during which ice may be encountered, the document entitled *Ice Navigation in Canadian Waters*, published by the Canadian Coast Guard.

c) s'agissant d'un bâtiment canadien qui se trouve dans les eaux de compétence canadienne ou d'un bâtiment qui n'est pas un bâtiment canadien, les publications suivantes :

(i) les *Instructions nautiques* publiées par le Service hydrographique du Canada,

(ii) les *Tables des marées et des courants du Canada* publiées par le Service hydrographique du Canada,

(iii) les *Livres des feux, des bouées et des signaux de brume* publiés par la Garde côtière canadienne,

(iv) lorsque le bâtiment doit être muni d'équipement de radiocommunication en application du présent règlement ou de toute loi étrangère, les *Aides radio à la navigation maritime* publiées par la Garde côtière canadienne;

d) s'agissant d'un bâtiment canadien qui se trouve à l'extérieur des eaux de compétence canadienne, les publications ci-après mentionnées dans le catalogue de référence :

(i) les instructions nautiques,

(ii) les tables des marées et des courants,

(iii) les listes des feux,

(iv) lorsque le bâtiment doit être muni d'équipement de radiocommunication en application du présent règlement, la liste des aides radio à la navigation;

e) s'agissant d'un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance d'une jauge brute de moins de 150, qui effectue un voyage autre qu'un voyage en eaux abritées, un tableau illustré décrivant les signaux de sauvetage;

f) s'agissant d'un bâtiment canadien d'une jauge brute de 150 ou plus, une copie imprimée du *Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes, Volume III, Moyens mobiles*, publié par l'OMI et l'Organisation de l'aviation civile internationale;

g) s'agissant d'un bâtiment canadien qui doit être muni d'équipement de radiocommunication en application de la partie 2 et qui effectue un voyage à proximité du littoral, classe 1 ou un voyage illimité, ou encore d'un bâtiment assujéti à la Convention sur la sécurité, une copie imprimée du document intitulé *Code international de signaux* publié par l'OMI et de l'annexe 1 de la résolution A.918(22) de l'OMI intitulée *Phrases normalisées de l'OMI pour les communications maritimes*;

h) s'agissant d'un bâtiment qui effectue un voyage au cours duquel il peut rencontrer des glaces, le document intitulé *Navigations dans les glaces en eaux canadiennes*, publié par la Garde côtière canadienne.

Document availability — paragraphs (1)(e) and (f)

(2) The master and authorized representative of a vessel must ensure that the table required under paragraph (1)(e) and the publication required under paragraph (1)(f) are readily available to the person in charge of navigation.

Exception — less than 100 gross tonnage

(3) Subsection (1) does not apply in the case of a vessel of less than 100 gross tonnage, if the person in charge of navigation has sufficient knowledge of the following about where the vessel is to be navigated such that the safety and efficiency of navigation in that area will not be compromised:

- (a) the location and character of charted
 - (i) shipping routes,
 - (ii) lights, buoys and marks, and
 - (iii) navigational hazards; and
- (b) the prevailing navigational conditions, taking into account such factors as tides, currents, and ice and weather patterns.

Exception — charts, documents and publications

(4) Subsection (1) does not apply if, after reasonable efforts, the master and authorized representative of a vessel are unable to obtain at any place where the vessel calls, the charts, documents or publications required under this Division and the safety and efficiency of navigation will not be compromised. However, they must comply with subsection (1) as soon as circumstances permit.

Exception — foreign state publications

(5) The publications referred to in paragraphs (1)(c) and (d) may be replaced by similar publications issued officially by or on the authority of a hydrographic office or other relevant government institution of a foreign state, if the information contained in them that is necessary for the safe navigation of a vessel in the area in which the vessel is to be navigated is as complete, accurate, intelligible and up-to-date as the information contained in the publications referred to in those paragraphs.

Electronic chart

143 (1) A chart referred to in paragraph 142(1)(a) may be in electronic form if it is displayed on an ECDIS that

- (a) in waters for which an ENC is available, is operated using the ENC;
- (b) in waters for which an ENC is not available, is operated using a raster navigational chart (RNC) that is a facsimile of a chart that has been printed and published

Accessibilité des documents — alinéas (1)e) et f)

(2) Le capitaine du bâtiment et son représentant autorisé veillent à ce que la personne chargée de la navigation ait facilement accès au tableau visé à l'alinéa (1)e) et à la publication visée à l'alinéa (1)f).

Exception — jauge brute de moins de 100

(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas dans le cas d'un bâtiment d'une jauge brute de moins de 100 si la sécurité et l'efficacité de la navigation ne sont pas compromises du fait que la personne chargée de la navigation connaît suffisamment, à la fois, dans la zone où le bâtiment est appelé à naviguer :

- a) l'emplacement et les caractéristiques des éléments cartographiés suivants :
 - (i) les routes de navigation,
 - (ii) les feux de navigation, les bouées et les repères,
 - (iii) les dangers pour la navigation;
- b) les conditions de navigation prédominantes, compte tenu de facteurs tels les marées, les courants, la situation météorologique et l'état des glaces.

Exception — cartes, documents ou publications

(4) Le paragraphe (1) ne s'applique pas si, après avoir déployé des efforts raisonnables, le capitaine du bâtiment et son représentant autorisé ne peuvent obtenir aux endroits où le bâtiment fait escale, les cartes, documents ou publications exigés par la présente section et si la sécurité et l'efficacité de la navigation ne sont pas compromises. Toutefois, ils doivent se conformer aux exigences du paragraphe (1) dès que les circonstances le permettent.

Exception — publications d'un État étranger

(5) Les publications visées aux alinéas (1)c) et d) peuvent être remplacées par des publications semblables publiées officiellement par un service hydrographique ou par un autre établissement public compétent d'un État étranger, ou avec l'approbation de l'un d'eux, si les renseignements qu'elles contiennent qui sont nécessaires à la sécurité de la navigation d'un bâtiment dans la zone où il est appelé à naviguer sont aussi complets, précis, intelligibles et à jour que ceux contenus dans les publications visées à ces alinéas.

Carte électronique

143 (1) Les cartes visées à l'alinéa 142(1)a) peuvent être sous forme électronique si elles sont affichées sur un SVCEI qui satisfait aux exigences suivantes :

- a) dans des eaux pour lesquelles une CEN est disponible, il est utilisé avec celle-ci;
- b) dans des eaux pour lesquelles une CEN n'est pas disponible, il est utilisé avec une carte marine matricielle

by or under the authority of the Canadian Hydrographic Service or printed and published by a hydrographic office or other relevant government institution of a foreign state;

(c) when operating in the raster chart display system (RCDS) mode, is used in conjunction with other printed charts that meet the requirements of paragraph 142(1)(a);

(d) has chart content and display aspects that meet the requirements set out in the International Hydrographic Organization standard S-52, *Specifications for Chart Content and Display Aspects of ECDIS*; and

(e) is accompanied

(i) by an ECDIS back-up arrangement that

(A) meets the standards set out in Appendix 6 of the Annex to IMO resolution MSC.232(82), *Adoption of the Revised Performance Standards for Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS)*,

(B) is connected to the vessel's main and emergency sources of electrical energy, and

(C) is provided with an emergency source of electrical energy providing uninterrupted transitional power for a period of not less than 30 minutes, or

(ii) by other printed charts that meet the requirements of paragraph 142(1)(a) and on which the position of the vessel is being plotted at intervals that will enable a safe and immediate takeover in the event of an ECDIS failure.

Definition of ENC

(2) For the purposes of subsection (1), **ENC** means an electronic navigational chart database that

(a) is standardized as to content, structure and format;

(b) is issued for use with an ECDIS by or under the authority of the Canadian Hydrographic Service or by or under the authority of a hydrographic office or other relevant government institution of a foreign state; and

(c) contains all the chart information necessary for safe navigation.

(RNC) qui est un fac-similé d'une carte imprimée et publiée par le Service hydrographique du Canada ou imprimée et publiée par un service hydrographique ou un autre établissement public compétent d'un État étranger, ou avec l'approbation de l'un d'eux;

c) lorsqu'il est en mode système de visualisation des cartes matricielles (RCDS), il est utilisé en conjonction avec d'autres cartes imprimées qui sont conformes aux exigences prévues à l'alinéa 142(1)a);

d) son contenu cartographique et ses modalités d'affichage sont conformes aux exigences prévues dans la norme de l'Organisation hydrographique internationale S-52 intitulée *Specifications for Chart Content and Display Aspects of ECDIS*;

e) il est accompagné :

(i) soit d'un dispositif de secours pour SVCEI qui, à la fois :

(A) est conforme aux normes établies dans l'appendice 6 de l'annexe de la résolution MSC.232(82) de l'OMI intitulée *Adoption of the Revised Performance Standards for Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS)*,

(B) est connecté aux sources d'énergie électrique principale et de secours du bâtiment,

(C) est doté d'une source d'énergie électrique de secours qui fournit une alimentation transitoire ininterrompue pendant au moins trente minutes,

(ii) soit d'autres cartes imprimées qui sont conformes aux exigences prévues à l'alinéa 142(1)a) et sur lesquelles la position du bâtiment est indiquée à des intervalles qui permettent une prise de contrôle sécuritaire et immédiate en cas de défaillance du SVCEI.

Définition de CEN

(2) Pour l'application du paragraphe (1), **CEN** s'entend d'une base de données de cartes électroniques de navigation qui, à la fois :

a) est normalisée quant au contenu, à la structure et au format;

b) est diffusée pour être utilisée avec un SVCEI par le Service hydrographique du Canada ou par un service hydrographique ou un autre établissement public compétent d'un État étranger, ou avec l'approbation de l'un d'eux;

c) contient tous les renseignements cartographiques nécessaires à la sécurité de la navigation.

Planning a voyage

144 (1) The master of a vessel must, before the vessel embarks on a voyage, plan the voyage taking into account the Annex to IMO resolution A.893(21), *Guidelines for Voyage Planning*, and if charts, documents and publications are required to be kept on board under section 142, by using those charts, documents and publications to the extent that they relate to voyage planning.

Identifying a route

(2) When planning the voyage, the master must identify a route taking the following factors into account:

- (a)** any relevant routing systems;
- (b)** sufficient sea room for the safe passage of the vessel throughout the intended voyage;
- (c)** all known navigational hazards and adverse weather conditions;
- (d)** any marine environmental protection measures that apply; and
- (e)** actions and activities that could cause damage to the environment and measures to be taken to avoid those actions and activities.

Voyage display and position monitoring

(3) The master of a vessel must display the vessel's route for the voyage using a chart referred to in paragraph 142(1)(a) and plot and monitor the vessel's position throughout the voyage on that chart.

Navigation accessories

145 Any vessel that is required under section 142 to keep charts, documents and publications on board must be fitted with

- (a)** the navigation accessories necessary to permit the proper use of the charts so as to precisely determine the position of the vessel;
- (b)** the navigation accessories necessary to determine the accuracy of compass readings; and
- (c)** binoculars.

Up-to-date charts, documents and publications

146 (1) The master of a vessel must ensure that the charts, documents and publications required under this Division, before being used to plan and execute a voyage, are correct and up-to-date, based on information that is contained in Notices to Mariners or a navigational warning.

Planification du voyage

144 (1) Avant que le bâtiment n'entreprenne un voyage, le capitaine du bâtiment planifie le voyage en tenant compte de l'annexe de la résolution A.893(21) de l'OMI intitulée *Directives pour la planification du voyage* et, si des cartes, documents et publications doivent être gardés à bord du bâtiment en application de l'article 142, en utilisant ces cartes, documents et publications dans la mesure où ils sont pertinents à la planification du voyage.

Détermination d'une route

(2) Lorsqu'il établit le plan de voyage, le capitaine détermine une route en prenant en considération les éléments suivants :

- a)** tout système d'organisation du trafic pertinent;
- b)** un espace suffisant pour le passage du bâtiment en toute sécurité tout au long du voyage projeté;
- c)** tous les dangers connus pour la navigation, ainsi que les conditions météorologiques défavorables;
- d)** les mesures de protection du milieu marin qui sont applicables;
- e)** les actions et activités qui pourraient causer des dommages à l'environnement et la mesure dans laquelle elles peuvent être évitées.

Affichage du voyage et surveillance de la position

(3) Le capitaine d'un bâtiment doit afficher la route pour le voyage sur une carte visée à l'alinéa 142(1)a), y indiquer la position du bâtiment et surveiller celle-ci tout au long du voyage.

Accessoires de navigation

145 Les bâtiments à bord desquels des cartes, documents et publications doivent être gardés à bord en application de l'article 142 doivent être munis, à la fois :

- a)** des accessoires de navigation nécessaires à l'utilisation appropriée des cartes afin de déterminer avec précision la position du bâtiment;
- b)** des accessoires de navigation nécessaires pour déterminer l'exactitude des relevés du compas;
- c)** des jumelles.

Mise à jour des cartes, documents et publications

146 (1) Avant que les cartes, documents et publications exigés par la présente section ne soient utilisés pour planifier et effectuer un voyage, le capitaine du bâtiment veille à ce qu'ils soient exacts et à jour d'après les renseignements que contiennent les Avis aux navigateurs ou les avertissements de navigation.

Exception

(2) Subsection (1) does not apply if the circumstances of the voyage are such that it is impossible for the master, after making reasonable efforts, to receive Notices to Mariners or navigational warnings.

[147 to 199 reserved]

PART 2**Marine Radiocommunications****Definitions****Definitions**

200 The following definitions apply in this Part.

appropriate VHF channel means the channel specified in Notices to Mariners or in any law of Canada or of any foreign state for use in a traffic zone, or part of it, for vessel traffic management purposes. (*voie VHF appropriée*)

continuous watch means a radio watch that is uninterrupted except for brief intervals when the receiving capability of the radio installations are impaired or blocked by the installations' own communications or by periodic maintenance or checks. (*veille permanente*)

DSC means digital selective calling, which is a system that uses digital codes and conforms to Recommendation ITU-R M.493, *Digital Selective-calling System for use in the Maritime Mobile Service*, published by the International Telecommunication Union, Radiocommunication Sector. (*ASN*)

enhanced group call equipment means a radio installation capable of receiving maritime safety information and search and rescue information broadcast by an enhanced group call system. (*équipement d'appel de groupe amélioré*)

enhanced group call system means a system that allows for the broadcast of coordinated maritime safety information and search and rescue information to a defined geographical area using a mobile satellite service recognized by the IMO. (*système d'appel de groupe amélioré*)

EPIRB means an emergency position indicating radio beacon operating in the 406 MHz band. (*RLS*)

international NAVTEX service means the coordinated broadcast of maritime safety information in English on the radio frequency of 518 kHz that is automatically received on any vessel through NBDP. (*service NAVTEX international*)

Exception

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas si les circonstances du voyage sont telles qu'il est impossible pour le capitaine du bâtiment, après avoir déployé des efforts raisonnables, de recevoir les Avis aux navigateurs ou les avertissements de navigation.

[147 à 199 réservés]

PARTIE 2**Radiocommunications maritimes****Définitions****Définitions**

200 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

ASN Sigle désignant le système appelé « appel sélectif numérique », lequel repose sur l'utilisation de codes numériques et est conforme à la recommandation UIT-R M.493 publiée par le Secteur des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications intitulée *Système d'appel sélectif numérique à utiliser dans le service mobile maritime*. (*DSC*)

bateau de sauvetage

a) S'agissant d'un bateau de sauvetage à bord d'un bâtiment de pêche, s'entend au sens de l'article 2 du *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche*;

b) s'agissant d'un bateau de sauvetage à bord d'un bâtiment autre qu'un bâtiment de pêche, s'entend au sens du paragraphe 2(1) du *Règlement sur l'équipement de sauvetage*. (*survival craft*)

BLP Balise de localisation personnelle fonctionnant sur la bande de fréquence de 406 MHz. (*PLB*)

centre de gestion du trafic Centre établi par un gouvernement pour diriger le trafic maritime à l'intérieur d'une zone de trafic. (*traffic centre*)

équipement d'appel de groupe amélioré Installation radio qui permet la réception de renseignements sur la sécurité maritime et sur la recherche et le sauvetage transmis par le système d'appel de groupe amélioré. (*enhanced group call equipment*)

IDBE Le procédé, appelé télégraphie à impression directe à bande étroite, qui permet de transmettre des messages, au moyen du code international de télégraphie numéro 2, de manière que le récepteur imprime automatiquement les messages transmis. (*NBDP*)

maritime safety information means navigational and meteorological warnings, meteorological forecasts and other urgent safety-related messages broadcast to vessels. (*renseignements sur la sécurité maritime*)

MF/HF radio installation means a radio installation capable of transmitting and receiving voice communications and communications using NBDP and DSC in the MF/HF bands. (*installation radio MF/HF*)

MF radio installation means a radio installation capable of transmitting and receiving voice communications and communications using DSC in the MF bands. (*installation radio MF*)

NAVTEX receiver means a receiver that is capable of receiving an international NAVTEX service message. (*récepteur NAVTEX*)

NBDP means the process of message transmission known as narrow-band direct-printing telegraphy that uses the International Telegraph Alphabet Number 2 Code in such a way that receiving equipment automatically produces a printed version of the transmitted message. (*IDBE*)

PLB means a personal locator beacon operating in the 406 MHz band. (*BLP*)

radio operator means a person who is the holder of a radio operator certificate issued under subparagraph 5(1)(a)(iii) of the *Radiocommunication Act* or an equivalent certificate issued by the appropriate authority of a foreign state and who is in charge of a radio watch on a vessel. (*opérateur radio*)

SART means a transponder designed for search and rescue purposes that operates on a radar frequency or an AIS frequency. (*répondeur SAR*)

sea area A1 means an area within the radiotelephone coverage of at least one VHF coast station in which continuous DSC alerting is available. (*zone océanique A1*)

sea area A2 means an area, excluding sea area A1, within the radiotelephone coverage of at least one medium frequency (MF) coast station in which continuous DSC alerting is available. (*zone océanique A2*)

sea area A3 means an area, excluding sea area A1 and sea area A2, within the coverage of a mobile-satellite service that is recognized by the IMO and supported by the ship earth station carried on board in which continuous alerting is available. (*zone océanique A3*)

sea area A4 means an area outside of sea area A1, sea area A2 and sea area A3. (*zone océanique A4*)

ship earth station means a mobile earth station that is located on board a vessel and part of a mobile-satellite service that has been recognized by the IMO. (*station terrienne de navire*)

installation radio MF Installation radio permettant la réception et la transmission de communications vocales et de communications au moyen de l'ASN sur les bandes MF. (*MF radio installation*)

installation radio MF/HF Installation radio permettant la réception et la transmission de communications vocales et de communications au moyen de l'ASN et de l>IDBE sur les bandes MF/HF. (*MF/HF radio installation*)

installation radio VHF Installation radio permettant la réception et la transmission de communications vocales sur la bande VHF. (*VHF radio installation*)

opérateur radio Titulaire d'un certificat d'opérateur radio délivré en vertu du sous-alinéa 5(1)a)(iii) de la *Loi sur la radiocommunication* ou d'un certificat équivalent délivré par l'administration compétente d'un État étranger et qui est responsable de la veille radio à bord d'un bâtiment. (*radio operator*)

récepteur NAVTEX Récepteur qui permet de recevoir des messages du service NAVTEX international. (*NAVTEX receiver*)

renseignements sur la sécurité maritime Avertissements concernant la navigation et la météorologie, les prévisions météorologiques et autres messages urgents concernant la sécurité qui sont diffusés aux bâtiments. (*maritime safety information*)

répondeur SAR Répondeur qui est conçu à des fins de recherche et de sauvetage et qui fonctionne sur la fréquence radar ou AIS. (*SART*)

RLS Radiobalise de localisation des sinistres fonctionnant sur la bande de fréquence de 406 MHz. (*EPIRB*)

service NAVTEX international Service d'émission coordonnée de renseignements sur la sécurité maritime en langue anglaise qui sont reçus automatiquement par tous les bâtiments au moyen de l>IDBE, sur la fréquence radio de 518 kHz. (*international NAVTEX service*)

station terrienne de navire Station terrienne mobile d'un service mobile par satellite reconnu par l'OMI installée à bord d'un bâtiment. (*ship earth station*)

système d'appel de groupe amélioré Système de transmission coordonnée de messages sur la sécurité maritime et sur la recherche et le sauvetage à une région géographique définie au moyen d'un service mobile par satellite reconnu par l'OMI. (*enhanced group call system*)

veille permanente Veille radio qui n'est interrompue que durant les brefs laps de temps pendant lesquels la capacité de réception des installations radio est gênée ou empêchée par les communications qu'elles effectuent ou pendant lesquels celles-ci font l'objet d'un entretien ou de vérifications périodiques. (*continuous watch*)

survival craft means

(a) when carried on board a fishing vessel, a survival craft within the meaning of section 2 of the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations*; and

(b) when carried on board a vessel other than a fishing vessel, a survival craft within the meaning of subsection 2(1) of the *Life Saving Equipment Regulations*. (*bateau de sauvetage*)

traffic centre means a centre established by a government for the purpose of regulating marine traffic within a traffic zone. (*centre de gestion du trafic*)

traffic zone means an area under the responsibility of a traffic centre described in Notices to Mariners or in any law of Canada or of a foreign state and established for the purpose of directing vessel traffic. (*zone de gestion du trafic*)

VHF radio installation means a radio installation capable of transmitting and receiving voice communications on VHF frequencies. (*installation radio VHF*)

voie VHF appropriée Voie spécifiée dans les Avis aux navigateurs ou dans une loi du Canada ou d'un État étranger, qui est destinée à la gestion du trafic maritime dans tout ou partie d'une zone de gestion du trafic. (*appropriate VHF channel*)

zone de gestion du trafic Zone sous la responsabilité d'un centre de gestion du trafic décrite dans les Avis aux navigateurs ou dans une loi du Canada ou d'un État étranger et créée en vue du contrôle du trafic maritime. (*traffic zone*)

zone océanique A1 Zone située à l'intérieur de la zone de couverture radiotéléphonique d'au moins une station côtière travaillant sur ondes métriques (VHF) et dans laquelle la fonction d'alerte ASN est disponible en permanence. (*sea area A1*)

zone océanique A2 Zone, à l'exclusion de la zone océanique A1, située à l'intérieur de la zone de couverture radiotéléphonique d'au moins une station côtière travaillant sur ondes hectométriques (MF) et dans laquelle la fonction d'alerte ASN est disponible en permanence. (*sea area A2*)

zone océanique A3 Zone, à l'exclusion de la zone océanique A1 et de la zone océanique A2, située à l'intérieur de la zone de couverture d'un service mobile par satellite reconnu par l'OMI et appuyé par la station terrienne de navire à bord du bâtiment et dans laquelle la fonction d'alerte est disponible en permanence. (*sea area A3*)

zone océanique A4 Zone située hors de la zone océanique A1, de la zone océanique A2 et de la zone océanique A3. (*sea area A4*)

DIVISION 1

General Requirements

Application

201 (1) This Division applies in respect of Canadian vessels everywhere

Application — sections 203 to 207

(2) Sections 203 to 207 also apply in respect of foreign vessels in Canadian waters.

Non-application

(3) This Division does not apply in respect of

(a) a dredge or a floating plant unless it is located in a place where it constitutes a collision hazard to other vessels;

(b) a towboat, if the towboat and its tow are located within a booming ground; or

SECTION 1

Exigences générales

Application

201 (1) La présente section s'applique à l'égard des bâtiments canadiens, où qu'ils se trouvent.

Application — articles 203 à 207

(2) Les articles 203 à 207 s'appliquent, en outre, à l'égard des bâtiments étrangers dans les eaux canadiennes.

Non-application

(3) La présente section ne s'applique pas :

(a) aux dragues ou aux installations flottantes, à moins qu'elles ne se trouvent à un endroit où elles présentent un risque de collision pour tout autre bâtiment;

(b) aux bâtiments remorqueurs, lorsque la remorque et le bâtiment remorqueur se trouvent dans une aire de flottage;

- (c) a pleasure craft.

Towboats

202 A towboat that is not a Safety Convention vessel and that is engaged in a towing operation outside the sea area in which it normally operates is not required to meet any additional radio equipment requirements for outside that sea area if

- (a) one of the vessels engaged in the towing operation with the towboat meets the requirements for that sea area; or
- (b) it is engaged in a towing operation in an emergency situation on an exceptional basis.

Responsibility of authorized representative

203 The authorized representative must ensure that the vessel is equipped with radio equipment in accordance with this Part before the vessel embarks on a voyage and throughout the voyage.

VHF radio installation

204 (1) A vessel on a voyage, any part of which is in sea area A1, within VHF coverage of a Canadian Coast Guard station or on a voyage more than five nautical miles from shore on the sea coasts of Canada, must be fitted with a VHF radio installation capable of DSC if the vessel is

- (a) more than 8 m in length;
- (b) carrying passengers; or
- (c) a towboat.

Exception

(2) Subsection (1) does not apply to a vessel that carries six passengers or less and is not more than 8 m in length if it is equipped with a portable VHF handheld radio capable of DSC.

Great Lakes — supplementary VHF radio for certain vessels

205 (1) The following vessels, if engaged on a voyage in the Great Lakes Basin, must be fitted with a VHF radio installation that is in addition to the one required under section 204:

- (a) a vessel of 300 gross tonnage or more; and
- (b) a passenger vessel that is 20 m or more in length and engaged on a voyage other than a sheltered waters voyage.

- c) aux embarcations de plaisance.

Bâtiments remorqueurs

202 Le bâtiment remorqueur qui n'est pas un bâtiment assujéti à la Convention sur la sécurité et qui effectue une opération de remorquage à l'extérieur de la zone océanique où il effectue habituellement ses opérations n'est pas tenu d'être conforme aux exigences supplémentaires relatives à l'équipement de radiocommunication de l'extérieur de cette zone, dans les cas suivants :

- a) un des bâtiments participant à l'opération de remorquage est conforme aux exigences prévues pour cette zone;
- b) l'opération de remorquage est effectuée exceptionnellement dans le cadre d'une situation d'urgence.

Responsabilité du représentant autorisé

203 Le représentant autorisé veille à ce que le bâtiment soit muni d'un équipement de radiocommunication conforme à la présente partie avant que le bâtiment n'entreprenne un voyage et pendant toute la durée de celui-ci.

Installation radio VHF

204 (1) Les bâtiments ci-après qui effectuent un voyage en partie dans la zone océanique A1 à l'intérieur de la couverture VHF d'une station de la Garde côtière canadienne ou un voyage de plus de cinq milles marins du rivage dans les eaux du littoral du Canada doivent être munis d'une installation radio VHF avec fonction ASN :

- a) les bâtiments de plus de 8 m de longueur;
- b) les bâtiments qui transportent des passagers;
- c) les bâtiments remorqueurs.

Exception

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux bâtiments de 8 m ou moins de longueur qui transportent au plus six passagers s'ils sont munis d'un radiotéléphone VHF portatif avec fonction ASN.

Grands Lacs — radio VHF supplémentaire pour certains bâtiments

205 (1) Les bâtiments ci-après qui effectuent un voyage dans le bassin des Grands Lacs doivent être munis d'une installation radio VHF en sus de celle exigée à l'article 204 :

- a) les bâtiments d'une jauge brute de 300 ou plus;
- b) les bâtiments à passagers de 20 m ou plus de longueur qui effectuent un voyage autre qu'un voyage en eaux abritées.

Supplementary VHF radio for other vessels

(2) The following vessels, other than a vessel referred to in subsection (1), if engaged on a voyage in the Great Lakes Basin, must be fitted with a VHF radio installation or a portable VHF handheld radio in addition to the radio equipment required under section 204:

- (a)** a vessel that carries more than six passengers; or
- (b)** a towboat whose tow, excluding the tow line, is 20 m or more in length.

Technical Regulations of the Great Lakes Agreement

(3) All VHF radio installations and portable VHF handheld radios required under this section must meet the requirements set out in Regulations 1 and 2 of the Technical Regulations annexed to the Agreement between Canada and the United States of America for Promotion of Safety on the Great Lakes by Means of Radio, 1973.

Navigation outside sea area A1

206 A vessel that is engaged on a voyage any part of which is outside sea area A1 must be equipped with radio equipment capable of establishing two-way communications at any time with a Canadian Coast Guard Marine Communications and Traffic Services Centre or, if that is not possible, with another organization or person on shore that is providing communications with the vessel, if it is a vessel that

- (a)** carries passengers more than two nautical miles from shore;
- (b)** carries more than six passengers; or
- (c)** is engaged on a near coastal voyage, Class 1 or an unlimited voyage.

Part C of Chapter IV of SOLAS

207 (1) The following vessels must be fitted with radio equipment in accordance with Part C of Chapter IV of SOLAS:

- (a)** vessels that are subject to Chapter IV of SOLAS; and
- (b)** Canadian vessels that are not subject to Chapter IV of SOLAS that are engaged on a voyage outside the internal waters of Canada and sea area A1, if they are passenger vessels that are 20 m or more in length or of 300 gross tonnage or more.

Radio VHF supplémentaire pour les autres bâtiments

(2) Les bâtiments ci-après, autres que ceux visés au paragraphe (1), qui effectuent un voyage dans le bassin des Grands Lacs doivent être munis, en sus de l'installation radio exigée à l'article 204, d'une installation radio VHF ou d'un radiotéléphone VHF portatif :

- a)** les bâtiments qui transportent plus de six passagers;
- b)** les bâtiments remorqueurs dont la remorque, à l'exclusion du câble de remorque, mesure 20 m ou plus de longueur.

Règlement technique de l'Accord relatif aux Grands Lacs

(3) Les installations radio VHF et les radiotéléphones VHF portatifs exigés au présent article doivent être conformes aux exigences prévues par les règles 1 et 2 du Règlement technique joint à l'Accord entre le Canada et les États-Unis d'Amérique visant à assurer la sécurité sur les Grands Lacs par la radio, 1973.

Navigation à l'extérieur de la zone océanique A1

206 Les bâtiments ci-après qui effectuent un voyage en partie à l'extérieur de la zone océanique A1 doivent être munis d'un équipement de radiocommunication permettant d'établir des communications bidirectionnelles en tout temps avec un centre des Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne ou, si cela est impossible, avec une autre organisation ou une personne sur la terre ferme qui assure des communications avec le bâtiment :

- a)** les bâtiments qui transportent des passagers à plus de deux milles marins du littoral;
- b)** les bâtiments qui transportent plus de six passagers;
- c)** les bâtiments qui effectuent un voyage à proximité du littoral, classe 1 ou un voyage illimité.

Partie C du chapitre IV de SOLAS

207 (1) Les bâtiments ci-après doivent être munis d'un équipement de radiocommunication conformément à la partie C du chapitre IV de SOLAS :

- a)** les bâtiments assujettis au chapitre IV de SOLAS;
- b)** les bâtiments canadiens non assujettis au chapitre IV de SOLAS qui effectuent un voyage à l'extérieur des eaux intérieures du Canada et de la zone océanique A1, s'il s'agit de bâtiments à passagers de 20 m ou plus de longueur ou de bâtiments d'une jauge brute de 300 ou plus.

Gulf of St. Lawrence

(2) For the purposes of this section, sea area A1 includes all of the Gulf of St. Lawrence.

Regulation 14 of Chapter IV SOLAS — type approval

(3) For the purposes of this section, the words “type approved by the Administration” used in Regulation 14 of Chapter IV of SOLAS must be read as “type approved by a competent authority” when that Regulation applies to a Canadian vessel.

Regulation 15 of Chapter IV SOLAS — interpretation

(4) For the purposes of this section,

(a) Regulation 15 of Chapter IV of SOLAS must be read as excluding the words “such methods as” and “as may be approved by the administration”; and

(b) the words “a combination of at least two methods such as duplication of equipment, shore-based maintenance or at-sea electronic maintenance capability” used in Regulation 15 of Chapter IV of SOLAS must be read as “a combination of at least two methods from among duplication of equipment, shore-based maintenance or at-sea electronic maintenance capability”.

Regulation 15 of Chapter IV SOLAS — exception

(5) Despite paragraph (1)(b), the requirement set out in Regulation 15 of Chapter IV of SOLAS that refers to sea areas A3 and A4 does not apply to a vessel referred to in that paragraph that is engaged on a voyage in either of those sea areas, if the vessel meets the requirement set out in Regulation 15 of Chapter IV that refers to sea areas A1 and A2.

SART

208 One of the SARTs required to be on board a vessel under the *Life Saving Equipment Regulations* or the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations* must be stowed so that it is readily accessible for immediate use on board.

Float-free EPIRB

209 (1) A vessel must be fitted with a float-free EPIRB if

(a) the vessel is engaged on a near coastal voyage, Class 1 or an unlimited voyage; or

(b) the vessel is on a near coastal voyage, Class 2 and is more than 12 m in length.

Golfe du Saint-Laurent

(2) Pour l'application du présent article, la zone océanique A1 comprend tout le golfe du Saint-Laurent.

Règle 14 du chapitre IV de SOLAS — type approuvé

(3) Pour l'application du présent article, la mention « type approuvé par l'Administration » figurant à la règle 14 du chapitre IV de SOLAS vaut mention de « type approuvé par une autorité compétente » lorsque cette règle s'applique aux bâtiments canadiens.

Règle 15 du chapitre IV de SOLAS — interprétation

(4) Pour l'application du présent article :

a) la règle 15 du chapitre IV de SOLAS doit être interprétée comme excluant les mentions « des méthodes comme » et « telles qu'elles peuvent être approuvées par l'Administration »;

b) la mention « une combinaison d'au moins deux méthodes comme l'installation en double du matériel, un entretien à terre ou une capacité d'entretien électronique en mer » figurant à la règle 15 du chapitre IV de SOLAS vaut mention de « une combinaison d'au moins deux méthodes entre l'installation en double du matériel, un entretien à terre ou une capacité d'entretien électronique en mer ».

Règle 15 du chapitre IV de SOLAS — exception

(5) Malgré l'alinéa (1)b), l'exigence prévue par la règle 15 du chapitre IV de SOLAS qui indique les zones océaniques A3 et A4 ne s'applique pas aux bâtiments visés à cet alinéa qui effectuent un voyage dans l'une de ces zones s'ils sont conformes à l'exigence prévue par la règle 15 du chapitre IV qui indique les zones océaniques A1 et A2.

Répondeurs SAR

208 Un des répondeurs SAR exigés à bord de tout bâtiment par le *Règlement sur l'équipement de sauvetage* ou le *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* doit être arrimé de manière à être facilement accessible pour utilisation immédiate à bord.

RLS à dégagement libre

209 (1) Les bâtiments ci-après doivent être munis d'une RLS à dégagement libre :

a) les bâtiments qui effectuent un voyage à proximité du littoral, classe 1 ou un voyage illimité;

b) les bâtiments qui mesurent plus de 12 m de longueur et qui effectuent un voyage à proximité du littoral, classe 2.

Float-free EPIRB — location

(2) The float-free EPIRB must be fitted on board a vessel such that it would allow the EPIRB to

- (a)** float free should the vessel sink;
- (b)** be readily accessible near the position from which the vessel is normally navigated, unless it can be activated by remote control from that position; and
- (c)** be manually released and carried into a survival craft.

EPIRB or other equipment

(3) A vessel that is 12 m or less in length and engaged on a near coastal voyage, Class 2 on the waters of the sea coasts of Canada, the waters of the Great Lakes, their connecting and tributary waters or the waters of the St. Lawrence River must be equipped with

- (a)** a float-free EPIRB;
- (b)** a manually activated EPIRB;
- (c)** a PLB; or
- (d)** in the case of a vessel that is less than 8 m in length and that operates exclusively in sea area A1, a water-proof portable VHF handheld radio capable of DSC.

Manual EPIRB or other equipment — location

(4) A manually activated EPIRB, a PLB or a portable VHF handheld radio capable of DSC must be worn by the person in charge of the navigational watch or, if that is not practicable, stowed so that it is readily accessible for immediate use in the event of abandonment of the vessel.

Broadcast service of maritime safety information

210 (1) A vessel that is engaged on a voyage beyond the limits of sea area A1 in an area where there is a broadcast of maritime safety information over medium frequency, such as by an international NAVTEX service, must be fitted with a NAVTEX receiver or another receiver that is compatible with the broadcast service, if it is

- (a)** a vessel that carries more than six passengers;
- (b)** a fishing vessel that is 24 m or more in length;
- (c)** a towboat of 150 gross tonnage or more; or

RLS à dégagement libre — emplacement

(2) La RLS à dégagement libre doit être placée à bord du bâtiment de manière à pouvoir, à la fois :

- a)** surnager librement si le bâtiment coule;
- b)** être facilement accessible depuis un endroit situé à proximité du poste d'où le bâtiment est habituellement gouverné, à moins qu'elle ne puisse être déclenchée à distance depuis ce poste;
- c)** être dégagée manuellement et transportée à bord d'un bateau de sauvetage.

RLS ou autre équipement

(3) Les bâtiments de 12 m ou moins de longueur qui effectuent un voyage à proximité du littoral, classe 2 dans les eaux du littoral du Canada, les eaux des Grands Lacs, leurs eaux tributaires et communicantes ou les eaux du fleuve Saint-Laurent doivent être munis de l'un des équipements suivants :

- a)** une RLS à dégagement libre;
- b)** une RLS manuelle;
- c)** une BLP;
- d)** s'agissant d'un bâtiment de moins de 8 m de longueur exploité exclusivement dans la zone océanique A1, un radiotéléphone VHF portatif étanche à l'eau avec fonction ASN.

RLS manuelle ou autre équipement — emplacement

(4) La RLS manuelle, la BLP et le radiotéléphone VHF portatif avec fonction ASN doivent être portés par la personne chargée du quart de navigation ou, si cela est en pratique impossible, être arrimés de manière à être facilement accessibles pour utilisation immédiate en cas d'abandon du bâtiment.

Service de diffusion de renseignements de sécurité maritime

210 (1) Les bâtiments ci-après qui effectuent un voyage au-delà des limites d'une zone océanique A1 dans une zone desservie par un service de diffusion de renseignements de sécurité maritime sur moyenne fréquence, tel que le service NAVTEX international, doivent être munis d'un récepteur NAVTEX ou d'un autre récepteur compatible avec le service de diffusion :

- a)** les bâtiments qui transportent plus de six passagers;
- b)** les bâtiments de pêche de 24 m ou plus de longueur;
- c)** les bâtiments remorqueurs d'une jauge brute de 150 ou plus;

(d) a vessel of 300 gross tonnage or more.

Maritime safety information

(2) A vessel that is not subject to the requirement of subsection (1) and that is engaged on a near coastal voyage, Class 1 or an unlimited voyage must have the necessary equipment to receive maritime safety information during the voyage.

Search and rescue VHF radio direction-finding apparatus

211 The following vessels must be fitted with a search and rescue VHF radio direction-finding apparatus:

- (a) a government vessel used for search and rescue; and
- (b) a standby vessel used to provide transport or assistance to employees who are employed in connection with the exploration or drilling for, or the production, conservation, processing or transportation of, oil or gas.

Documents and publications

212 The master and authorized representative of a vessel must ensure that the following documents and publications are kept on board in a readily accessible location:

- (a) the radio operator certificate for each of its the radio operators; and
- (b) at the main operating position of the radio installation,
 - (i) *Radio Aids to Marine Navigation* published by the Canadian Coast Guard, and
 - (ii) the radio inspection certificate for the radio installation, if a certificate is required by section 240.

Antenna plan

213 A vessel that is 20 m or more in length must have an antenna plan that indicates the relative position of each antenna.

Main operating position requirements

214 The main operating position of a radio installation must have

- (a) a card of instructions, such as TP 9878, *Distress and Safety Radiotelephone Procedures*, published by the Department of Transport, visibly displayed, setting out a clear summary of the radio distress procedures;
- (b) the following items, stored so as to be easily accessible:
 - (i) instructions to enable the radio equipment to be properly operated, and

d) les bâtiments d'une jauge brute de 300 ou plus.

Renseignements sur la sécurité maritime

(2) Les bâtiments qui ne sont pas assujettis à l'exigence du paragraphe (1) qui effectuent un voyage à proximité du littoral, classe 1 ou un voyage illimité doivent être munis de l'équipement nécessaire pour recevoir les renseignements sur la sécurité maritime durant le voyage.

Radiogoniomètres VHF de recherche et de sauvetage

211 Les bâtiments ci-après doivent être munis d'un radiogoniomètre VHF de recherche et de sauvetage :

- a) les bâtiments d'État utilisés pour la recherche et le sauvetage;
- b) les bâtiments de secours utilisés comme moyen de transport ou d'aide à l'intention des employés travaillant dans le cadre de la prospection, du forage, de la production, de la rationalisation de l'exploitation, du traitement ou du transport du pétrole ou du gaz.

Documents et publications

212 Le capitaine du bâtiment et son représentant autorisé doivent veiller à ce que les documents et publications ci-après soient gardés à bord du bâtiment, à un endroit facilement accessible :

- a) le certificat d'opérateur radio de chacun des opérateurs radio;
- b) au poste principal de l'installation radio :
 - (i) les *Aides radio à la navigation maritime* publiées par la Garde côtière canadienne,
 - (ii) le certificat d'inspection de radio de l'installation radio, si un certificat est exigé à l'article 240.

Plan d'antennes

213 Les bâtiments de 20 m ou plus de longueur doivent disposer d'un plan d'antennes qui indique la position relative de chacune des antennes.

Exigences du poste principal

214 Le poste principal d'une installation radio doit être muni de ce qui suit :

- a) une fiche d'instructions, telle que le document intitulé *Procédures de sécurité et de détresse radiotéléphoniques*, TP 9878 publié par le ministère des Transports, bien en vue, qui résume clairement les procédures radiotéléphoniques de détresse;
- b) à un endroit facilement accessible, les éléments suivants :
 - (i) les instructions permettant l'utilisation adéquate de l'équipement de radiocommunication,

(ii) the instructions, replacement parts and tools necessary to carry out routine maintenance and checks on the radio equipment, as recommended by the manufacturer or required under Division 2 of this Part, that may be performed by persons who are not radio technicians; and

(c) a visibly displayed, reliable and accurate device that indicates time.

Spare antenna

215 A vessel referred to in subsection 204(1) that is 20 m or more in length and fitted with only one VHF radio installation capable of DSC must be equipped with a spare antenna accompanied by sufficient interconnecting cable to permit the fast replacement of the main antenna without retuning.

Sources of electrical energy

216 A vessel must have a supply of electrical energy sufficient to operate its radio installation and to charge any batteries used as part of the reserve source of energy for the radio installation.

Reserve source of energy

217 (1) A vessel that is 20 m or more in length, a vessel that carries more than six passengers or a towboat must have

(a) a reserve source of energy that meets the requirements of Division 2 of this Part and that is sufficient to supply its radio installation for the purpose of conducting distress and safety communications in the event of a failure of the main and emergency sources of electrical energy; and

(b) a permanently installed means for internally or externally lighting the radio controls that are necessary for the operation of its radio installation, independent of the main and emergency sources of electrical energy.

Exception

(2) Subsection (1) does not apply to a vessel that carries more than six passengers or a towboat, if

(a) it is less than 20 m in length;

(b) it is navigating in sea area A1; and

(c) it is equipped with a survival craft VHF radiotelephone or a waterproof portable VHF handheld radio capable of DSC.

(ii) les instructions, pièces de rechange et outils nécessaires à l'entretien courant et à la vérification de l'équipement de radiocommunication, conformément aux recommandations du fabricant ou exigés par la section 2 de la présente partie, qui peuvent être effectués par des personnes autres que les techniciens radio;

c) un dispositif fiable, bien en vue, qui indique l'heure de façon précise.

Antenne de rechange

215 Les bâtiments de 20 m ou plus de longueur qui sont visés au paragraphe 204(1) et qui sont munis d'une seule installation radio VHF avec fonction ASN doivent être munis d'une antenne de rechange avec un câble d'interconnexion suffisamment long pour permettre le remplacement rapide de l'antenne principale sans un nouveau réglage.

Sources d'énergie électrique

216 Tout bâtiment doit disposer d'un approvisionnement suffisant en énergie électrique pour faire fonctionner l'installation radio et charger les batteries qui font partie de la source d'énergie de réserve de l'installation radio.

Source d'énergie de réserve

217 (1) Les bâtiments de 20 m ou plus de longueur, les bâtiments qui transportent plus de six passagers et les bâtiments remorqueurs doivent disposer, à la fois :

a) d'une source d'énergie de réserve conforme aux exigences de la section 2 de la présente partie et suffisante pour permettre à l'installation radio d'assurer les communications de détresse et de sécurité en cas de défaillance des sources d'énergie électrique principale et de secours;

b) d'un moyen, indépendant des sources d'énergie électrique principale et de secours, installé de façon permanente pour éclairer de l'intérieur ou de l'extérieur les commandes radio nécessaires au fonctionnement de l'installation radio.

Exception

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux bâtiments qui transportent plus de six passagers ni aux bâtiments remorqueurs si, à la fois :

a) ils mesurent moins de 20 m de longueur;

b) ils navigent à l'intérieur de la zone océanique A1;

c) ils sont munis d'un radiotéléphone VHF pour bateaux de sauvetage ou d'un radiotéléphone VHF portatif étanche à l'eau avec fonction ASN.

DIVISION 2

Technical Requirements

Application — Canadian vessel

218 (1) This Division, other than section 228, applies in respect of radio equipment, including documentation for the equipment, that a Canadian vessel must have on board under Division 1 of this Part, the *Life Saving Equipment Regulations* or the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations*, as applicable.

Application — foreign vessel

(2) Sections 219 and 223 and the requirement under subsection 240(3) to inspect the radio installation also apply in respect of any radio equipment, including documentation for the equipment, that a foreign vessel in Canadian waters must have on board under Division 1 of this Part, the *Life Saving Equipment Regulations* or the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations*, as applicable.

Application — section 228

(3) Section 228 applies in respect of all EPIRBs and PLBs on board

- (a)** a Canadian vessel; or
- (b)** a pleasure craft that
 - (i)** is licensed under Part 10 of the Act, or
 - (ii)** is principally maintained or operated in Canada and is not registered or licensed under the laws of another state.

General requirements — radio installation

219 A radio installation must be

- (a)** installed on board a vessel so as to
 - (i)** protect it from mechanical, electrical or any other interference that would adversely affect its functioning,
 - (ii)** be compatible with other radio and electronic equipment installed on the vessel and not cause adverse electromagnetic or electrostatic interaction, and

SECTION 2

Exigences techniques

Application — bâtiments canadiens

218 (1) La présente section, à l'exception de l'article 228, s'applique à l'égard de l'équipement de radiocommunication, notamment à la documentation relative à cet équipement, que les bâtiments canadiens sont tenus d'avoir à bord en application de la section 1 de la présente partie, du *Règlement sur l'équipement de sauvetage* ou du *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche*, selon le cas.

Application — bâtiments étrangers

(2) Les articles 219 et 223 ainsi que l'exigence relative à l'inspection de l'installation radio prévue au paragraphe 240(3) s'appliquent en outre à l'égard de l'équipement de radiocommunication, notamment à la documentation relative à cet équipement, que les bâtiments étrangers se trouvant dans les eaux canadiennes sont tenus d'avoir à bord en application de la section 1 de la présente partie, du *Règlement sur l'équipement de sauvetage* ou du *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche*, selon le cas.

Application — article 228

(3) L'article 228 s'applique à l'égard de toute RLS ou BLP à bord des bâtiments suivants :

- a)** les bâtiments canadiens;
- b)** les embarcations de plaisance, selon le cas :
 - (i)** pour lesquelles un permis a été délivré sous le régime de la partie 10 de la Loi,
 - (ii)** qui, à la fois, sont principalement entretenues ou utilisées au Canada et ne sont ni immatriculées ni enregistrées au titre d'une loi d'un autre État.

Exigences générales — installations radio

219 Les installations radio doivent :

- a)** être installées à bord du bâtiment conformément aux exigences suivantes :
 - (i)** aucun brouillage nuisible d'origine mécanique, électrique ou autre ne doit nuire à leur bon fonctionnement,
 - (ii)** elles doivent être compatibles sur les plans électromagnétique et électrostatique avec les autres équipements de radiocommunication et électroniques installés à bord du bâtiment et toute interaction nuisible de l'équipement électronique doit être évitée,

(iii) be readily accessible for maintenance purposes and inspection;

(b) clearly marked with the vessel's name, call sign, maritime mobile service identity number and any other identifier that may be used in the course of transmitting or receiving communications; and

(c) located on a vessel so as to

(i) maximize its safety and operational accessibility,

(ii) enable the monitoring of the distress and safety frequencies, including frequencies on which maritime safety information is broadcasted, and the sending of distress signals or distress alerts, from the position from which the vessel is normally navigated, and

(iii) protect it from the harmful effects of water, extremes of temperature and other adverse environmental conditions.

VHF radio accessibility

220 A VHF radiotelephone and a VHF radio installation must be accessible from the vessel's conning position and its operation, including the selection of channels, must be possible from that position.

Position of vessel

221 If radio equipment is capable of automatically providing the vessel's position when transmitting a distress alert, the vessel's position and the time the vessel was at that position must be made available from a GNSS receiver for transmission by the radio equipment.

Radio equipment standards

222 (1) The radio equipment referred to in column 1 of Schedule 3 must be of a type approved by a competent authority as meeting the following standards:

(a) the performance standards set out in the Annex to IMO resolution A.694(17), *General Requirements for Shipborne Radio Equipment Forming Part of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) and for Electronic Navigational Aids*;

(b) the testing standards set out in IEC 60945, *Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – General Requirements – Methods of Testing and Required Test Results*;

(c) the standards set out for that equipment in column 2 of Schedule 3; and

(iii) elles doivent être facilement accessibles pour l'entretien et l'inspection;

(b) afficher bien en évidence le nom du bâtiment, l'indicatif d'appel, le numéro d'identification du service mobile maritime et tout autre identificateur pouvant être utilisé lors de la transmission ou de la réception des communications;

(c) être placées à un endroit à bord du bâtiment qui leur permet, à la fois :

(i) de bénéficier d'une sécurité et d'une disponibilité opérationnelle maximales,

(ii) de surveiller les fréquences de détresse et de sécurité, notamment les fréquences sur lesquelles les renseignements sur la sécurité maritime sont diffusés, et d'envoyer des signaux de détresse ou des alertes de détresse, depuis le poste d'où le bâtiment est habituellement gouverné,

(iii) d'être protégées des effets nuisibles de l'eau, des températures extrêmes et d'autres conditions ambiantes défavorables.

Accessibilité – radio VHF

220 Les radiotéléphones VHF et les installations radio VHF doivent être accessibles depuis le poste de commandement et leur fonctionnement, notamment le choix de la voie, doit être possible depuis ce poste.

Position du bâtiment

221 Lorsque l'équipement de radiocommunication permet de préciser automatiquement la position du bâtiment lors d'une alerte en cas de détresse, la position du bâtiment et l'heure à laquelle il était à cette position doivent être disponibles pour transmission par l'équipement de radiocommunication à partir d'un récepteur GNSS.

Normes relatives à l'équipement de radiocommunication

222 (1) L'équipement de radiocommunication visé à la colonne 1 de l'annexe 3 doit être d'un type approuvé par une autorité compétente attestant de sa conformité aux normes suivantes :

(a) les normes de fonctionnement figurant à l'annexe de la résolution A.694(17) de l'OMI intitulée *General Requirements for Shipborne Radio Equipment Forming Part of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) and for Electronic Navigational Aids*;

(b) les normes d'essai figurant à la norme CEI 60945 intitulée *Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Spécifications générales – Méthodes d'essai et résultats exigibles*;

(d) the standards set out for that equipment in column 3 or 4 of Schedule 3.

Exception — equivalent standard

(2) The equipment may be type approved by a competent authority as meeting a standard that provides a level of safety that is equivalent to or higher than that provided by the standards referred to in paragraph (1)(c) or (d) instead of the standards referred to paragraph (1)(c) or (d), as the case may be.

Exception — VHF radio installation capable of DSC

(3) The VHF radio installation capable of DSC on board a vessel referred to in paragraph 207(1)(b) may meet either of the following standards instead of the standards referred to in paragraphs (1)(c) and (d):

(a) the testing standards set out in IEC 62238, *Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – VHF Radiotelephone Equipment Incorporating Class “D” Digital Selective Calling (DSC) – Methods of Testing and Required Test Results*; or

(b) the testing standards set out in EN 301 025: *VHF Radiotelephone Equipment for General Communications and Associated Equipment for Class “D” Digital Selective Calling (DSC); Harmonised Standard Covering the Essential Requirements of Articles 3.2 and 3.3(g) of the Directive 2014/53/EU*.

Type Approval

(4) The type approval must be evidenced by a label or document issued by the competent authority.

Placement of document or label

(5) The type approval must be

(a) if it is evidenced by a label, securely affixed to the equipment in a readily visible location; and

(b) if it is evidenced by a document, kept in a readily accessible location on board the vessel.

English or French translation

(6) If the label or document is written in a language other than English or French, it must be accompanied by an English or French translation.

c) les normes prévues à la colonne 2 de l'annexe 3 à l'égard de cet équipement;

d) les normes prévues à la colonne 3 ou 4 de cette annexe à l'égard de cet équipement.

Exception — norme équivalente

(2) L'équipement peut être d'un type approuvé par une autorité compétente attestant de sa conformité à une norme offrant un niveau de sécurité équivalent ou supérieur à celui exigé par les normes visées à l'alinéa (1)c) ou d) plutôt qu'aux normes visés à l'alinéa (1)c) ou l'alinéa (1)d), selon le cas.

Exception — installation radio VHF avec fonction ASN

(3) L'installation radio VHF avec fonction ASN à bord d'un bâtiment visé à l'alinéa 207(1)b) peut être conforme à l'une des normes ci-après plutôt qu'aux normes visées aux alinéas (1)c) et d) :

a) les normes d'essai figurant à la norme CEI 62238 intitulée *Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – VHF Radiotelephone Equipment Incorporating Class “D” Digital Selective Calling (DSC) – Methods of Testing and Required Test Results*;

b) les normes d'essai figurant à la norme EN 301 025 intitulée *VHF Radiotelephone Equipment for General Communications and Associated Equipment for Class “D” Digital Selective Calling (DSC); Harmonised Standard Covering the Essential Requirements of Articles 3.2 and 3.3(g) of the Directive 2014/53/EU*.

Approbation de type

(4) L'approbation de type est établie au moyen d'une étiquette ou d'un document délivré par l'autorité compétente.

Emplacement de l'étiquette ou du document

(5) L'approbation de type doit être :

a) si elle est établie au moyen d'une étiquette, fixée solidement à l'équipement à un endroit facilement visible;

b) si elle est établie au moyen d'un document, gardée à un endroit facilement accessible à bord du bâtiment.

Traduction anglaise ou française

(6) L'étiquette ou le document rédigé dans une langue autre que l'anglais ou le français doit être accompagné d'une traduction française ou anglaise.

Portable VHF handheld radio with DSC

223 (1) A portable VHF handheld radio capable of DSC must

- (a) be capable of transmitting and receiving distress and safety alerts using DSC on frequency 156.525 MHz (channel 70);
- (b) be capable of transmitting and receiving radiotelephony on
 - (i) the distress and safety frequency of 156.8 MHz (channel 16),
 - (ii) the primary inter-vessel safety communication frequency of 156.3 MHz (channel 6),
 - (iii) the bridge-to-bridge communication frequency of 156.65 MHz (channel 13),
 - (iv) the public correspondence frequency specifically assigned for the area in which the vessel is navigating, and
 - (v) any other VHF frequencies that are necessary for safety purposes in the area in which the vessel is navigating;
- (c) be capable of receiving communications on
 - (i) a VHF frequency specifically assigned for the transmission of maritime safety information in the area in which the vessel is navigating, or
 - (ii) if no frequency is specifically assigned in the area in which the vessel is navigating, any other frequency used for transmitting maritime safety information;
- (d) be certified as waterproof by the manufacturer;
- (e) not be unduly affected by exposure to seawater, oil or the sun;
- (f) be of robust mechanical construction;
- (g) have an internal GNSS receiver capable of providing an accurate position within 90 seconds of being switched on, when provided with an unobstructed view of the sky; and
- (h) be capable of six hours of operation, with a duty cycle of 10% transmitting, 10% receiving above squelch level and 80% receiving below squelch level.

Rechargeable battery

(2) A portable VHF handheld radio capable of DSC that is powered by a rechargeable battery must be accompanied

Radiotéléphone VHF portatif avec fonction ASN

223 (1) Les radiotéléphones VHF portatifs avec fonction ASN doivent, à la fois :

- a) pouvoir émettre et recevoir des signaux de détresse et de sécurité ASN sur la fréquence 156,525 MHz (voie 70);
- b) pouvoir transmettre et recevoir des messages radio sur les fréquences suivantes :
 - (i) la fréquence de détresse et de sécurité de 156,8 MHz (voie 16),
 - (ii) la fréquence principale pour les communications de sécurité entre les bâtiments de 156,3 MHz (voie 6),
 - (iii) la fréquence de 156,65 MHz (voie 13) pour les communications de passerelle à passerelle,
 - (iv) la fréquence de correspondance publique réservée à la zone où le bâtiment navigue,
 - (v) toute autre fréquence VHF nécessaire aux fins de sécurité dans la zone où le bâtiment navigue;
- c) pouvoir recevoir des communications :
 - (i) soit sur une fréquence VHF réservée pour la transmission de renseignements sur la sécurité maritime dans la zone où le bâtiment navigue,
 - (ii) soit sur toute autre fréquence pour la transmission de renseignements sur la sécurité maritime, lorsqu'aucune fréquence n'est réservée pour la zone où le bâtiment navigue;
- d) être certifiés étanche à l'eau par le fabricant;
- e) ne pas être indûment compromis par l'exposition à l'eau de mer, à l'huile ou au soleil;
- f) être d'une conception mécanique robuste;
- g) être munis d'un récepteur GNSS interne permettant d'indiquer la position exacte dans les quatre-vingt-dix secondes suivant l'activation, avec une vue non obstruée du ciel;
- h) avoir une autonomie de six heures, avec un cycle de fonctionnement de 10 % pour la transmission, de 10 % pour la réception au-dessus du seuil de blocage automatique et de 80 % pour la réception en-dessous du seuil de blocage automatique.

Batterie rechargeable

(2) Tout radiotéléphone VHF portatif avec fonction ASN qui est alimenté par une batterie rechargeable doit être

by a device capable of fully charging the battery from empty within 10 hours.

Supplementary VHF radio

224 (1) Any supplementary VHF radio installation that a vessel is fitted with under section 205 must be functionally independent from the VHF radio installation required under section 204.

Source of energy

(2) The VHF radio installations referred to in subsection (1) may be connected to the main source of energy for the vessel, but one of them must have another source of energy that is located in the upper part of the vessel.

VHF radio antenna

225 The antenna of a VHF radio installation must be

- (a)** capable of transmitting and receiving a vertically polarized signal;
- (b)** installed as high as possible on a vessel and in such a manner as to provide an omnidirectional radiation pattern; and
- (c)** connected to the radio installation by the shortest possible transmission line.

Battery-powered VHF radio

226 (1) If batteries are the main source of energy for a VHF radio installation on board a vessel, the batteries must

- (a)** be located in the upper part of the vessel;
- (b)** have sufficient capacity to operate the VHF radio installation; and
- (c)** be accompanied by a device capable of fully charging the batteries from empty within 10 hours.

Exception to paragraph (1)(a)

(2) If it is impracticable to locate the batteries in the upper part of a vessel whose construction began before June 1, 1978 or that is less than 20 m in length, they must be located as high in the hull as is possible.

MF/HF radio installations

227 An MF/HF radio installation's transmitter on board a vessel must be capable of delivering 125 W peak envelope power at the output of the transmitter.

accompagné d'un dispositif permettant de la recharger entièrement dans un délai de dix heures lorsqu'elle est à plat.

Radio VHF supplémentaire

224 (1) Toute installation radio VHF supplémentaire dont un bâtiment est muni en application de l'article 205, doit fonctionner indépendamment de l'installation radio VHF visée à l'article 204.

Source d'énergie

(2) Les installations VHF visées au paragraphe (1) peuvent être connectées à la source d'énergie électrique principale du bâtiment, mais l'une d'elles doit disposer d'une autre source d'énergie placée dans la partie supérieure du bâtiment.

Antenne de radio VHF

225 L'antenne de toute installation radio VHF doit, à la fois :

- a)** pouvoir transmettre et recevoir des signaux à polarisation verticale;
- b)** être installée aussi haut que possible à bord du bâtiment de manière à produire un diagramme de rayonnement omnidirectionnel;
- c)** être connectée à l'installation radio par la ligne de transmission la plus courte possible.

Radio VHF alimentée au moyen de batteries

226 (1) Lorsqu'elles constituent la source d'énergie électrique principale de l'installation radio VHF à bord du bâtiment, les batteries doivent, à la fois :

- a)** être placées dans la partie supérieure du bâtiment;
- b)** avoir une capacité suffisante pour faire fonctionner l'installation radio VHF;
- c)** être munies d'un dispositif permettant de les recharger entièrement dans un délai de dix heures lorsqu'elles sont à plat.

Exception — alinéa (1)a)

(2) S'agissant d'un bâtiment de moins de 20 m de longueur ou dont la construction a commencé avant le 1^{er} juin 1978, lorsqu'il est en pratique impossible de placer les batteries dans la partie supérieure du bâtiment, celles-ci doivent être placées le plus haut possible dans la coque.

Installations radio MF/HF

227 L'émetteur de l'installation radio MF/HF à bord du bâtiment doit avoir une puissance en crête d'au moins 125 W à la sortie de l'émetteur.

Beacon registration

228 (1) The authorized representative of a vessel, or in the case of a pleasure craft that is not a Canadian vessel, the owner of the vessel, must register an EPIRB or PLB with the Canadian Beacon Registry, which is maintained by the Department of National Defence.

Updating the Canadian Beacon Registry

(2) The authorized representative or the owner, as the case may be, must update the information contained in the Canadian Beacon Registry with respect to the registration within 30 days after a change in the information.

EPIRB and PLB — Type Approved

229 (1) Every EPIRB and PLB must be of a type approved by Cospas-Sarsat as meeting the requirements of standard C/S T.007 entitled *Cospas-Sarsat 406 MHz Distress Beacons Type Approval Standard*, published by Cospas-Sarsat.

Type approval certificate

(2) The type approval referred to in subsection (1) must be evidenced by a type approval certificate that is kept in a readily accessible location on board.

Replacing the automatic release mechanism — EPIRB

230 (1) The automatic release mechanism of an EPIRB must be marked with the replacement date determined by the manufacturer and be replaced on or before that date in accordance with the manufacturer's instructions.

Replacing the battery — EPIRB and PLB

(2) The battery of an EPIRB and the battery of a PLB must be replaced in accordance with the manufacturer's instructions

- (a)** after the use of the EPIRB or PLB in an emergency;
- (b)** after an inadvertent activation of the EPIRB or PLB;
- (c)** if required as a result of an inspection or testing of the EPIRB or PLB; and
- (d)** on or before the expiry date indicated on the battery.

Replacing the battery — SART

231 The battery of a SART must be replaced in accordance with the manufacturer's instructions on or before the expiry date indicated on the battery.

Inscription de la balise

228 (1) Le représentant autorisé du bâtiment ou, dans le cas d'une embarcation de plaisance qui n'est pas un bâtiment canadien, le propriétaire, enregistre toute RLS ou toute BLP dans le Registre canadien des balises tenu par le ministère de la Défense nationale.

Mise à jour du Registre canadien des balises

(2) Le représentant autorisé ou le propriétaire, selon le cas, met à jour les renseignements contenus dans ce registre à l'égard de l'enregistrement dans les trente jours suivant tout changement qui leur est apporté.

RLS et BLP d'un type approuvé

229 (1) Les RLS et BLP doivent être d'un type approuvé par le Cospas-Sarsat attestant de leur conformité aux exigences du document C/S T.007 intitulé *Cospas-Sarsat 406 MHz Distress Beacon Type Approval Standard* publié par Cospas-Sarsat.

Certificat d'approbation de type

(2) L'approbation de type visée au paragraphe (1) est établie par un certificat d'approbation de type, qui doit être gardé dans un endroit facilement accessible à bord.

Remplacement du dispositif de dégagement automatique — RLS

230 (1) Le dispositif de dégagement automatique de la RLS doit indiquer la date de remplacement établie par le fabricant et être remplacé au plus tard à cette date conformément aux instructions de ce dernier.

Remplacement de la batterie — RLS et BLP

(2) La batterie de la RLS et de la BLP doit être remplacée dans les cas ci-après, conformément aux instructions du fabricant :

- a)** après l'utilisation de la RLS ou de la BLP en cas d'urgence;
- b)** après leur mise en marche accidentelle;
- c)** si nécessaire à la suite de leur inspection ou de leur mise à l'essai;
- d)** au plus tard à la date d'expiration indiquée sur la batterie.

Remplacement de la batterie — répondeur SAR

231 La batterie du répondeur SAR doit être remplacée au plus tard à la date d'expiration qui y est indiquée, conformément aux instructions du fabricant.

Battery — survival craft VHF radiotelephone

232 A battery used to power a survival craft VHF radiotelephone must

- (a) if the battery is non-rechargeable, be replaced, on or before the expiry date indicated on the battery; and
- (b) if the battery is rechargeable, be maintained in a fully charged condition while the vessel is at sea and the radiotelephone is not being used for communication purposes.

Search and rescue VHF radio direction-finding equipment

233 Search and rescue VHF radio direction-finding equipment must

- (a) be capable of receiving amplitude-modulated signals on frequency 121.5 MHz;
- (b) be capable of receiving frequency or phase-modulated signals on frequency 156.8 MHz (channel 16); and
- (c) provide an automatic indication-of-direction signal that is received when the source of the signal is located within an arc of 30° on either side of the vessel's bow.

Reserve source of energy

234 (1) If a vessel is required to have a reserve source of energy under section 217, the reserve source must be capable of

- (a) being used immediately in the event of a failure of the main source of electrical energy; and
- (b) simultaneously operating
 - (i) the VHF radio installation,
 - (ii) the lighting required under paragraph 217(1)(b), and
 - (iii) the radio equipment that the vessel must be fitted with under paragraph 207(1)(b), in the case of a vessel referred in that paragraph.

Capacity

(2) The reserve source of energy must have a capacity to provide electrical energy for

- (a) one hour, if the radio equipment is provided with an emergency source of electrical energy that meets the standards set out in TP 127, *Ship Electrical Standards*, published by the Department of Transport; and

Batterie — radiotéléphone VHF pour bateaux de sauvetage

232 La batterie qui alimente le radiotéléphone VHF pour bateaux de sauvetage doit :

- a) dans le cas où elle n'est pas rechargeable, être remplacée au plus tard à la date d'expiration indiquée sur la batterie;
- b) dans le cas où elle est rechargeable, être maintenue à pleine charge tant que le bâtiment est en mer et que le radiotéléphone n'est pas utilisé pour effectuer des communications.

Matériel de radiogoniométrie VHF de recherche et sauvetage

233 Le matériel de radiogoniométrie VHF de recherche et sauvetage doit, à la fois :

- a) pouvoir recevoir des signaux modulés en amplitude à une fréquence de 121,5 MHz;
- b) pouvoir recevoir des signaux modulés en fréquence ou en phase à une fréquence de 156,8 MHz (voie 16);
- c) fournir une indication automatique de la direction du signal reçu lorsque la source de celui-ci est placée à l'intérieur d'un arc de 30° d'un côté ou de l'autre côté de la proue du bâtiment.

Source d'énergie de réserve

234 (1) Lorsque le bâtiment est tenu d'avoir une source d'énergie de réserve en vertu de l'article 217, celle-ci doit pouvoir, à la fois :

- a) être mise immédiatement en service en cas de défaillance de la source d'énergie électrique principale;
- b) alimenter simultanément :
 - (i) l'installation radio VHF,
 - (ii) le moyen d'éclairage exigé à l'alinéa 217(1)(b),
 - (iii) l'équipement de radiocommunication dont le bâtiment doit être muni en application de l'alinéa 207(1)(b), dans le cas d'un bâtiment visé à cet alinéa.

Capacité

(2) La source d'énergie de réserve doit avoir une capacité permettant de fournir de l'énergie électrique pendant la durée suivante :

- a) une heure, dans le cas où l'équipement de radiocommunication est alimenté par une source d'alimentation électrique de secours conforme aux normes énoncées dans le document intitulé *Normes d'électricité régissant les navires*, TP 127 publié par le ministère des Transports;

(b) six hours, in any other case.

Electrical capacity

(3) The electrical capacity of the reserve source of energy under distress conditions must, for the period prescribed in subsection (2), be equal to the total of

(a) one half of the electrical capacity necessary for the transmission of communications,

(b) the electrical capacity necessary for the continuous reception of communications, and

(c) the electrical capacity necessary for the continuous operation of any additional radio equipment or lighting connected to that reserve source of energy.

Independence

(4) The reserve source of energy must be independent of the propelling power of the vessel and the vessel's electrical system.

Simultaneous supply

(5) The reserve source of energy must, for the period prescribed by subsection (2), be capable of

(a) simultaneously supplying energy to all radio installations that can be connected to the reserve source of energy at the same time; or

(b) if only one radio installation can be connected to the reserve source of energy at the same time as a VHF radio installation, supplying energy to the radio installation that uses the most power.

Electrical lighting

(6) The reserve source of energy must be used to supply the electrical lighting for a radio installation unless the electrical lighting has an independent source of energy that meets the capacity requirements set out in subsection (2).

Reserve source of energy — rechargeable batteries

235 (1) If the reserve source of energy consists of rechargeable batteries, a vessel must have

(a) a means of recharging the batteries from empty to the minimum capacity required within 10 hours; or

(b) for a vessel that is less than 20 m in length, a reserve battery of a capacity sufficient for the duration of the voyage.

b) six heures, dans les autres cas.

Charge électrique

(3) La charge électrique que doit fournir la source d'énergie de réserve en cas de détresse, pendant la durée visée au paragraphe (2), doit correspondre à la somme des éléments suivants :

a) la moitié de la charge électrique nécessaire à la transmission des communications;

b) la charge électrique nécessaire à la réception continue des communications;

c) la charge électrique nécessaire à l'utilisation continue de tout équipement de radiocommunication ou dispositif d'éclairage supplémentaires raccordés à cette source d'énergie de réserve.

Indépendance

(4) La source d'énergie de réserve doit être indépendante de la puissance propulsive et du réseau électrique du bâtiment.

Alimentation simultanée

(5) La source d'énergie de réserve doit, pendant la durée visée au paragraphe (2), pouvoir alimenter :

a) soit toutes les installations radio qui peuvent être raccordées simultanément à la source d'énergie de réserve;

b) soit l'installation radio qui consomme le plus d'énergie électrique, dans le cas où il n'est possible de raccorder simultanément avec l'installation radio VHF qu'une seule installation radio à la source d'énergie de réserve.

Éclairage électrique

(6) La source d'énergie de réserve doit être utilisée pour fournir l'éclairage électrique à l'installation radio à moins que cet éclairage ne soit pourvu d'une source d'énergie électrique indépendante conforme aux exigences relatives à la capacité prévues au paragraphe (2).

Source d'énergie de réserve — batteries rechargeables

235 (1) Les bâtiments dont la source d'énergie de réserve est constituée de batteries rechargeables doivent être munis :

a) soit d'un dispositif qui permet de recharger les batteries dans un délai de dix heures lorsqu'elles sont à plat, jusqu'à la capacité minimale de la source d'énergie requise;

b) soit, dans le cas d'un bâtiment de moins de 20 m de longueur, d'une batterie de réserve de capacité suffisante pour la durée du voyage.

Installation of rechargeable batteries

(2) Rechargeable batteries that constitute the reserve source of energy for a radio installation must be installed so that they

- (a)** are maintained at all times at the temperature specified by the manufacturer of the batteries; and
- (b)** provide, when fully charged, the minimum number of hours of operation required by subsection 234(2), regardless of meteorological conditions.

Failure of electrical energy source

(3) If a radio installation requires an uninterrupted input of data from the vessel's GNSS receiver in order to function properly, the radio installation must have a means to ensure that uninterrupted input of data in the event of a failure of the vessel's main or emergency source of electrical energy.

Assessments and tests before a voyage

236 A radio operator must ensure that the radio equipment is in proper operating condition before the vessel embarks on a voyage.

Assessment of radio installation at sea

237 (1) While a vessel is at sea, a radio operator must assess

- (a)** daily the operating condition of a radio installation; and
- (b)** subject to subsection (2), in the case of a VHF radio installation, MF radio installation or MF/HF radio installation, weekly by means of normal communications or a test call carried out within the communication range of either a radio installation or a coast station that is capable of DSC, the operating condition of the radio installation.

Test call

(2) When a vessel has been out of the communication range of a radio installation or a coast station that is capable of DSC for longer than a week, a radio operator must make the test call at the first opportunity after the vessel is within the communication range of a coast station in order to assess the operating condition of the radio installation.

Testing transmitter functioning

(3) A radio operator must, when testing the operating condition of a radio installation transmitter, use the antenna normally used for the transmitter.

Installation des batteries rechargeables

(2) Lorsqu'elles constituent la source d'énergie de réserve de l'installation radio, les batteries rechargeables doivent être installées de manière :

- a)** d'une part, à demeurer de façon continue à la température spécifiée par le fabricant;
- b)** d'autre part, à fournir, lorsqu'elles sont à pleine charge, le nombre minimal d'heures de fonctionnement exigé au paragraphe 234(2), quelles que soient les conditions météorologiques.

Défaillance de la source d'énergie électrique

(3) Lorsqu'elle doit assurer la réception de façon continue des données à partir d'un récepteur GNSS pour fonctionner adéquatement, l'installation radio doit être en mesure d'en assurer la transmission continue en cas de défaillance de la source d'énergie électrique principale ou de secours du bâtiment.

Évaluations et vérifications avant un voyage

236 Avant que le bâtiment n'entreprenne un voyage, l'opérateur radio veille à ce que l'équipement de radio-communication soit en bon état de fonctionnement.

Évaluation de l'installation radio en mer

237 (1) Lorsque le bâtiment est en mer, l'opérateur radio est tenu, à la fois :

- a)** d'évaluer quotidiennement l'état de fonctionnement de l'installation radio;
- b)** dans le cas d'une installation radio VHF, d'une installation radio MF ou d'une installation radio MF/HF, sous réserve du paragraphe (2), d'évaluer hebdomadairement son état de fonctionnement au moyen de communications ordinaires ou d'un appel d'essai effectué à portée de communication d'une station côtière ou d'une installation radio avec fonction ASN.

Appel d'essai

(2) Lorsqu'un bâtiment se trouve, durant plus d'une semaine, hors de portée de communication d'une station côtière ou d'une installation radio avec fonction ASN, l'opérateur radio effectue un appel d'essai dès que possible lorsque le bâtiment se trouve à portée de communication d'une station côtière afin d'évaluer l'état de fonctionnement de l'installation radio.

Vérification du fonctionnement d'un émetteur

(3) Lorsqu'il vérifie l'état de fonctionnement de l'émetteur de l'installation radio, l'opérateur radio utilise l'antenne normalement utilisée avec cet émetteur.

Restoring to proper functioning

(4) If an assessment referred to in subsection (1) or (2) indicates that the radio equipment or the reserve source of energy is not operating properly, the equipment or source of energy must be restored to its proper operating condition without delay.

Out-of-service radio installation

(5) If a radio installation is out-of-service for more than 30 days, a radio operator must verify, within the seven days before the vessel embarks on a voyage, that the radio equipment is in proper operating condition and must enter that information in the radio log.

Radio equipment batteries

238 (1) If batteries constitute a source of electrical energy for radio equipment, other than an EPIRB or PLB, they must be

- (a)** tested daily, to determine the state of their charge;
- (b)** checked once each month, to determine the physical condition of the batteries, their connections and their compartment; and
- (c)** sufficiently charged to permit the continuous operation of the radio equipment for the duration of the voyage.

Reserve rechargeable batteries

(2) Rechargeable batteries that constitute a reserve source of electrical energy for any radio equipment must undergo

- (a)** a check of their capacity, once a year, when the vessel is not at sea, by fully discharging and recharging them, using normal operating current and their battery rating period, unless the battery manufacturer advises otherwise; and
- (b)** an assessment of their charge without any significant discharge of the batteries immediately before the vessel embarks on a voyage, and weekly while at sea.

Inspection and testing of EPIRB or PLB

239 (1) An EPIRB or PLB, other than an EPIRB or PLB stowed in an inflatable life raft, must be inspected and tested by a radio operator on installation and at least once every six months after that, in accordance with the manufacturer's instructions.

Rétablissement du bon fonctionnement

(4) Le bon fonctionnement de l'équipement de radiocommunication ou de la source d'énergie de réserve doit être rétabli sans délai lorsque l'évaluation visée aux paragraphes (1) ou (2) indique qu'ils ne fonctionnent pas adéquatement.

Installation radio hors service

(5) Lorsque l'installation radio est hors service pendant plus de trente jours, l'opérateur radio doit vérifier, dans les sept jours avant que le bâtiment n'entreprenne un voyage, que l'équipement de radiocommunication fonctionne adéquatement et inscrire une mention à cet effet dans le livret de radio.

Batteries de l'équipement de radiocommunication

238 (1) Lorsqu'elles constituent une source d'énergie électrique de l'équipement de radiocommunication, à l'exception de la RLS ou de la BLP, les batteries doivent, à la fois :

- a)** être vérifiées quotidiennement afin d'en évaluer l'état de charge;
- b)** être vérifiées mensuellement afin d'en évaluer l'état matériel et celui de leurs raccordements et de leur compartiment;
- c)** être suffisamment chargées pour permettre l'utilisation de l'équipement de radiocommunication pendant toute la durée du voyage.

Batteries rechargeables de réserve

(2) Lorsqu'elles constituent la source d'énergie de réserve de l'équipement de radiocommunication, les batteries rechargeables doivent faire l'objet de la vérification et de l'évaluation suivantes :

- a)** une vérification de leur capacité — au cours de laquelle elles doivent être entièrement déchargées puis rechargées au moyen d'un courant de service normal et de leur courant nominal en service continu — effectuée annuellement, lorsque le bâtiment n'est pas en mer, à moins d'indication contraire du fabricant;
- b)** une évaluation de leur charge sans causer de décharge importante, effectuée immédiatement avant que le bâtiment n'entreprenne un voyage et, lorsqu'il est en mer, hebdomadairement.

Inspection et mise à l'essai de RLS ou BLP

239 (1) Les RLS et les BLP, autres que celles arrimées à un radeau de sauvetage gonflable, doivent être inspectées et mises à l'essai par l'opérateur radio au moment de l'installation et au moins une fois tous les six mois par la suite, conformément aux instructions du fabricant.

Inspection and testing of a SART

(2) A SART must be inspected and tested by a radio operator on installation and at least once every six months after that, in accordance with the manufacturer's instructions.

VHF radiotelephone testing

(3) A survival craft VHF radiotelephone must be tested by a radio operator during each boat and fire drill held on board the vessel, if the radiotelephone has a power source that can be replaced or recharged by the user.

Radio inspection certificate

240 (1) To engage on a voyage, the following vessels, other than a passenger vessel that is a Safety Convention vessel, must have a radio inspection certificate:

- (a)** a vessel that is 20 m or more in length;
- (b)** a towboat; and
- (c)** a passenger vessel that is engaged on a voyage any part of which is in Sea Area A1 or more than five nautical miles from shore on the sea coasts of Canada.

Safety certificate — passenger vessel

(2) The master of a passenger vessel that is a Safety Convention vessel must keep on board the Passenger Ship Safety Certificate required under the *Vessel Certificates Regulations*.

Inspection certificate — Great Lakes Agreement

(3) The master of a vessel that is required to be inspected under the Agreement between Canada and the United States of America for Promotion of Safety on the Great Lakes by Means of Radio, 1973, must keep on board an inspection certificate issued by the Minister evidencing compliance with subsection 205(3) of these Regulations.

Issuance of radio inspection certificate

(4) The Minister must issue a radio inspection certificate to a vessel if the radio installation meets the requirements of this Part.

DIVISION 3**Radiotelephone Procedures****Application — Canadian vessels**

241 (1) Sections 242 to 248 apply in respect of Canadian vessels that are required under Division 1 of this Part to be fitted with radio equipment.

Inspection et mise à l'essai de répondeurs SAR

(2) Les répondeurs SAR doivent être inspectés et mis à l'essai par l'opérateur radio au moment de l'installation et au moins une fois tous les six mois par la suite, conformément aux instructions du fabricant.

Mise à l'essai de radiotéléphones VHF

(3) Les radiotéléphones VHF pour bateaux de sauvetage doivent être mis à l'essai par l'opérateur radio lors des exercices d'embarcation et d'incendie tenus à bord du bâtiment, s'ils sont munis d'une source d'énergie électrique que l'utilisateur peut remplacer ou recharger.

Certificat d'inspection de radio

240 (1) Pour effectuer un voyage, les bâtiments ci-après, autres que les bâtiments à passagers qui sont des bâtiments assujettis à la Convention sur la sécurité, doivent être titulaires d'un certificat d'inspection de radio :

- a)** les bâtiments de 20 m ou plus de longueur;
- b)** les bâtiments remorqueurs;
- c)** les bâtiments à passagers qui effectuent un voyage en partie dans la zone océanique A1 ou à plus de cinq milles marins du rivage dans le littoral du Canada.

Certificat de sécurité — bâtiments à passagers

(2) Le capitaine d'un bâtiment à passagers qui est un bâtiment assujetti à la Convention sur la sécurité doit garder à bord le certificat de sécurité pour navire à passagers exigé par le *Règlement sur les certificats de bâtiment*.

Certificat d'inspection — Accord relatif aux Grands Lacs

(3) Le capitaine d'un bâtiment qui doit être soumis à une inspection aux termes de l'Accord entre le Canada et les États-Unis d'Amérique visant à assurer la sécurité sur les Grands Lacs par la radio, 1973 doit garder à bord un certificat d'inspection délivré par le ministre établissant sa conformité avec le paragraphe 205(3) du présent règlement.

Délivrance d'un certificat d'inspection de radio

(4) Le ministre délivre un certificat d'inspection de radio au bâtiment si l'installation radio est conforme aux exigences de la présente partie.

SECTION 3**Procédures de radiotéléphonie****Application — bâtiments canadiens**

241 (1) Les articles 242 à 248 s'appliquent à l'égard des bâtiments canadiens qui sont tenus d'être munis d'un équipement de radiocommunication en application de la section 1 de la présente partie.

Application – foreign vessels

(2) Sections 243 to 245, paragraph 246(1)(b) and subsection 246(2) also apply in respect of foreign vessels that are required under Division 1 of this Part to be fitted with radio equipment.

Application – sections 249 to 254

(3) Sections 249 to 254 apply in respect of any vessel that is not a Canadian vessel in Canadian waters and in respect of any Canadian vessel that is required under Division 1 of this Part to be fitted with a VHF radio installation.

Officers responsible

242 The master of a vessel and the person in charge of the deck watch must ensure that the requirements of this Division are met.

Communications of distress, urgency or safety

243 A vessel must make communications of distress, urgency or safety in accordance with the requirements of articles 32 to 34 of Chapter VII of the *Radio Regulations* that are published by the Secretary General of the International Telecommunication Union.

Cancellation of distress signals and alerts

244 A person who has inadvertently transmitted a distress alert from a vessel or, after transmitting an alert, determines that assistance is no longer required, must immediately cancel that alert in accordance with the instructions set out in the Appendix to IMO resolution A.814(19), *Guidelines for the Avoidance of False Distress Alerts*.

Communication power

245 Except in a case of distress, a radio installation must not radiate more power than the power required to ensure clear communication.

Time

246 (1) A radio operator using a radio installation, must, when stating the time during voice communications on board a vessel, observe the time in the following manner:

- (a)** if the vessel is engaged on an international voyage, observe coordinated universal time (UTC); and
- (b)** if the vessel is engaged on any other type of voyage, observe the local time of the area in which the vessel is navigating.

24-hour system

(2) A radio operator of a radio installation must, when stating the time, use the 24-hour system expressed by

Application – bâtiments étrangers

(2) Les articles 243 à 245, l'alinéa 246(1)b) et le paragraphe 246(2) s'appliquent, en outre, à l'égard des bâtiments étrangers qui sont tenus d'être munis d'un équipement de radiocommunication en application de la section 1 de la présente partie.

Application – articles 249 à 254

(3) Les articles 249 à 254 s'appliquent à l'égard des bâtiments qui ne sont pas des bâtiments canadiens et qui se trouvent dans les eaux canadiennes ainsi qu'aux bâtiments canadiens qui sont tenus d'être munis d'une installation radio VHF en application de la section 1 de la présente partie.

Officiers responsables

242 Le capitaine du bâtiment et l'officier de quart à la passerelle veillent au respect des exigences de la présente section.

Communications de détresse, d'urgence et de sécurité

243 Les bâtiments doivent émettre les communications de détresse, d'urgence et de sécurité conformément aux exigences des règles 32 à 34 du chapitre VII du *Règlement des radiocommunications* publié par le Secrétariat général de l'Union internationale des télécommunications.

Annulation des signaux ou alertes de détresse

244 La personne qui émet une alerte de détresse par inadvertance depuis un bâtiment ou qui détermine, après la transmission de l'alerte, que le bâtiment n'a plus besoin d'assistance, annule immédiatement l'alerte conformément aux instructions figurant à l'appendice de la résolution A.814(19) de l'OMI intitulée *Guidelines for the Avoidance of False Distress Alerts*.

Puissance de communication

245 L'installation radio ne doit pas rayonner plus de puissance que celle qui est nécessaire pour assurer des communications claires, sauf en cas de détresse.

Heure

246 (1) L'opérateur radio qui utilise une installation radio doit, lorsqu'il indique l'heure lors d'une communication vocale à bord d'un bâtiment, l'indiquer de l'une des manières suivantes :

- a)** si le bâtiment effectue un voyage international, en temps universel coordonné (UTC);
- b)** si le bâtiment effectue tout autre voyage, en utilisant l'heure locale de la zone où le bâtiment navigue.

Système de 24 heures

(2) Lorsqu'il indique l'heure, l'opérateur radio d'une installation radio utilise le système de 24 heures sous forme

means of four figures from 00:01 to 24:00 followed by the time zone identifier.

Radio record

247 (1) A vessel must maintain a record in which the radio operator keeps the following information:

- (a) the vessel's name and registration number, its port of registry, gross tonnage and length and any of its Global Maritime Distress and Safety System identities as defined in Regulation 2 of Chapter IV of SOLAS;
- (b) the period covered by the record;
- (c) the time of each entry made in the radio record, stated in accordance with section 246;
- (d) a summary of all radio communications, including the date, time, frequency used and details with respect to
 - (i) distress and urgency communications,
 - (ii) safety communications respecting the vessel,
 - (iii) abnormal radio propagation conditions that may reduce the effectiveness of the radio installation, and
 - (iv) any other important service incident;
- (e) the names of the radio operators, the dates each operator is on board and the name of each certificate that each radio operator holds;
- (f) the name of the radio operator designated for operating the radio equipment during emergencies as required under the *Marine Personnel Regulations*;
- (g) the date and time a check, test or inspection required under this Part was carried out and the results obtained including, for each day that the vessel is at sea,
 - (i) the operating condition of the radio equipment determined by normal communication or a test call, as well as the position of the vessel at the time the determination is made,
 - (ii) the assessment of the reserve source of energy, and
 - (iii) if any of the radio equipment is found not to be in operating condition, a notation that the master was informed;

d'un groupe de quatre chiffres allant de 00:01 à 24:00, suivi de l'indicateur du fuseau horaire.

Registre de radio

247 (1) Les bâtiments doivent tenir un registre dans lequel l'opérateur radio de l'installation radio consigne les renseignements suivants :

- a) le nom du bâtiment, son numéro d'immatriculation, son port d'immatriculation, sa jauge brute, sa longueur et ses identités du Système mondial de détresse et de sécurité en mer au sens de la règle 2 du chapitre IV de SOLAS;
- b) la période visée par le registre;
- c) l'heure à laquelle chaque renseignement est consigné dans le registre conformément à l'article 246;
- d) un résumé des communications radio, notamment la date, l'heure, les détails et les fréquences utilisées concernant :
 - (i) les communications de détresse et d'urgence,
 - (ii) les communications de sécurité concernant le bâtiment,
 - (iii) les conditions anormales de propagation radioélectrique pouvant diminuer l'efficacité de l'installation radio,
 - (iv) tout autre incident de service d'importance;
- e) le nom des opérateurs radio, les dates de leur séjour à bord et le nom des certificats dont ils sont titulaires;
- f) le nom de l'opérateur radio désigné pour faire fonctionner l'équipement de radiocommunication en cas d'urgence tel qu'il est prévu au *Règlement sur le personnel maritime*;
- g) la date et l'heure des vérifications, essais et inspections exigés par la présente partie, ainsi que les résultats obtenus, notamment pour chaque jour où le bâtiment est en mer :
 - (i) l'état de fonctionnement de l'équipement de radiocommunication déterminé au moyen de communications ordinaires ou d'essais, ainsi que la position du bâtiment au moment où la détermination est faite,
 - (ii) l'évaluation de la source d'énergie de réserve,
 - (iii) le cas échéant, une mention du fait que le capitaine a été informé de la découverte de toute pièce d'équipement de radiocommunication en mauvais état de fonctionnement;

(h) the time of an inadvertent transmission of a distress, urgency or safety communication and the time and method of its cancellation;

(i) the date, time and details of any significant maintenance carried out on the radio installation, including the name of the person or the company that performed the maintenance tasks; and

(j) any corrective action taken to remedy any deficiency in the radio equipment required under this Part.

Radio record entry

(2) The radio operator making an entry in a radio record must initial the entry.

Accessibility

(3) The radio record must be kept for a period of not less than 12 months after the day on which the last entry is made, in a place accessible to a marine safety inspector referred to in section 11 of the Act or a person, classification society or other organization authorized to carry out inspections under section 12 of the Act, and in the case of a paper record, it must be in its original format.

Continuous watch

248 (1) A vessel that is fitted with any of the following types of radio equipment must, while on a voyage, maintain a continuous watch on the frequencies specifically assigned for the transmission of maritime safety information that are appropriate to the time of day, the position of the vessel and the equipment carried:

(a) a VHF radio installation;

(b) an MF radio installation;

(c) an MF/HF radio installation;

(d) a NAVTEX receiver or other means that is used to automatically receive maritime safety information for visual display;

(e) enhanced group call equipment; and

(f) radio equipment capable of transmitting and receiving communications using NBDP.

MF/HF radio installation

(2) A vessel fitted with an MF/HF radio installation may keep the continuous watch by means of a scanning receiver.

h) l'heure de toute communication de détresse, d'urgence ou de sécurité transmise par erreur ainsi que l'heure à laquelle elle a été annulée et les moyens utilisés pour le faire;

i) la date, l'heure et les détails des travaux d'entretien importants effectués à l'installation radio, notamment le nom de la personne ou de la société qui les a effectués;

j) toute mesure visant à corriger une défaillance de l'équipement de radiocommunication exigé par la présente partie.

Inscription dans le registre

(2) L'opérateur radio qui fait une inscription dans le registre doit la parapher.

Accessibilité

(3) Le registre doit être gardé pendant au moins douze mois à compter de la date de la dernière inscription à un endroit accessible à un inspecteur de la sécurité maritime visé à l'article 11 de la Loi ou à une personne, à une société de classification ou à toute autre organisation autorisée en vertu de l'article 12 de la Loi à effectuer des inspections et, dans le cas d'un registre sur support papier, il doit être dans sa forme originale.

Veille permanente

248 (1) Lorsqu'ils sont en voyage, les bâtiments munis de l'un des types d'équipement de radiocommunication ci-après doivent assurer une veille permanente sur les fréquences réservées pour la transmission des renseignements sur la sécurité maritime en fonction de l'heure, de la position du bâtiment et de l'équipement à bord du bâtiment :

a) une installation radio VHF;

b) une installation radio MF;

c) une installation radio MF/HF;

d) un récepteur NAVTEX ou un autre moyen pour recevoir des renseignements sur la sécurité maritime de façon automatique pour affichage;

e) un équipement d'appel de groupe amélioré;

f) un équipement de radiocommunication permettant la transmission et la réception des communications au moyen de l'IDBE.

Installation radio MF/HF

(2) Les bâtiments munis d'une installation radio MF/HF peuvent assurer la veille permanente au moyen d'un récepteur à balayage.

Delayed radio transmission

249 If, at any time, a radio transmission required to be made under these Regulations is prohibited by any other law or may cause a fire or an explosion, the transmission must be made as soon as it is permitted by that law and is not likely to cause a fire or an explosion.

Radio operator

250 (1) The master of a vessel or a person authorized by the master to maintain a continuous listening watch or to make a navigation safety call required under this Division must be a radio operator.

Obligation to inform

(2) If the person maintaining a continuous listening watch or making a navigation safety call is not the person in charge of the deck watch, they must, without delay, inform the person in charge of the deck watch of any information they receive or any navigation safety call they make that may affect the safe navigation of the vessel.

Steering and sailing rules

251 Nothing in this Division may be construed as relieving a vessel of its obligation under the provisions of the *Collision Regulations* to sound the appropriate whistle signals or as permitting the vessel to carry out manoeuvres that contravene the steering and sailing rules of those Regulations.

Continuous listening watch

252 (1) Every vessel that is required under section 204 to be fitted with a VHF radio installation must maintain a continuous listening watch during the period beginning 15 minutes before the vessel is underway and ending when the vessel is

- (a)** securely anchored, moored or made fast to the shore or secured to the bottom; and
- (b)** in a place where its presence does not constitute a hazard to passing vessels.

VHF channel

(2) A VHF radio installation, referred to in subsection (1), on board a vessel described in column 1 of Schedule 4 must be set to the appropriate VHF channel set out in column 2 of that Schedule for that vessel and must operate with sufficient gain to permit an effective continuous listening watch.

Interrupted watch

(3) If a vessel is not fitted with an additional VHF radio installation, the continuous listening watch referred to in subsection (1) may be interrupted for short periods while

Report d'une émission radio

249 Lorsqu'une émission radio doit être effectuée en application du présent règlement, mais qu'elle est interdite par une autre loi ou est susceptible de causer un incendie ou une explosion, elle doit être effectuée dès qu'elle est permise par cette loi et qu'elle ne constitue plus un risque d'incendie ou d'explosion.

Opérateur radio

250 (1) Le capitaine du bâtiment ou une personne autorisée par lui à assurer la veille à l'écoute permanente ou à lancer un appel relatif à la sécurité de la navigation exigé par la présente section doit être un opérateur radio.

Obligation d'informer

(2) Lorsque la personne qui assure la veille à l'écoute permanente ou qui lance un appel relatif à la sécurité de la navigation n'est pas l'officier de quart à la passerelle, elle informe celui-ci sans délai de tout renseignement qu'elle reçoit et de tout appel relatif à la sécurité de la navigation qu'elle lance qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité de la conduite du bâtiment.

Règles de barre et de route

251 Rien dans la présente section ne doit être interprété comme soustrayant un bâtiment à l'obligation de faire entendre les signaux appropriés au sifflet en application des dispositions du *Règlement sur les abordages* ou comme l'autorisant à effectuer des manoeuvres non conformes aux dispositions de ce règlement concernant les règles de barre et de route.

Veille à l'écoute permanente

252 (1) Les bâtiments tenus d'être munis d'une installation radio VHF en application de l'article 204 doivent établir une veille à l'écoute permanente quinze minutes avant d'appareiller et la maintenir jusqu'à ce que, à la fois :

- a)** le bâtiment soit solidement ancré, mouillé ou amarré à la rive ou soit retenu au fond;
- b)** il se trouve dans un endroit où sa présence n'entraîne aucun risque pour les bâtiments naviguant dans les environs.

Voie d'écoute VHF

(2) L'installation radio VHF visée au paragraphe (1) dont est muni un bâtiment visé à la colonne 1 de l'annexe 4 doit être réglée sur la voie indiquée à la colonne 2 de cette annexe pour ce bâtiment et doit fonctionner avec suffisamment de gain pour permettre une veille à l'écoute permanente efficace.

Veille interrompue

(3) Lorsque le bâtiment n'est pas muni d'une installation radio VHF supplémentaire, la veille à l'écoute permanente visée au paragraphe (1) peut être interrompue pendant de

the installation is being used to transmit or receive communications on another channel.

Navigation safety call

253 (1) Every vessel that is required under section 204 to have a VHF radio installation and that is a vessel described in column 1 of Schedule 4, other than a dredge or floating plant, must make a navigation safety call on the appropriate VHF channel set out in column 3 for that vessel, under the following circumstances:

- (a) a risk of collision with another vessel exists under the provisions of the *Collision Regulations* that apply in the area being navigated by the vessel;
- (b) the navigation safety call of another vessel indicates that a close-quarters situation may develop;
- (c) the vessel is in a narrow channel or fairway and is about to overtake another vessel, or be overtaken by another vessel;
- (d) doubt exists as to the actions or the intentions of another vessel;
- (e) the vessel is nearing a bend in a river, channel or fairway or an obstruction around which an approaching vessel cannot adequately be seen;
- (f) the vessel is approaching, in restricted visibility, a charted route, including a ferry route, or a concentration of vessels;
- (g) the vessel will commence a manoeuvre that could impede the safe navigation of other vessels;
- (h) the vessel is engaged in fishing with nets, lines, trawls, trolling lines or other apparatus, or is a vessel restricted in its ability to manoeuvre in or near a routing system and is being approached by another vessel, other than a vessel engaged in fishing;
- (i) the vessel is approaching a dredge or floating plant in or near a river, channel or fairway;
- (j) the vessel will depart from a berth, anchorage, mooring area, booming ground, dredge or floating plant; and
- (k) under any other circumstance when a navigation safety call is necessary for the safe navigation of the vessel or any other vessel.

courtes périodes au cours desquelles l'installation radio VHF sert à l'émission ou à la réception de communications sur une autre voie.

Appel relatif à la sécurité de la navigation

253 (1) Tout bâtiment qui est tenu d'être muni d'une installation radio VHF en application de l'article 204 et qui est un bâtiment visé à la colonne 1 de l'annexe 4, autre qu'une drague ou une installation flottante, doit lancer un appel relatif à la sécurité de la navigation sur la voie indiquée à la colonne 3 de cette annexe pour ce bâtiment dans les circonstances suivantes :

- a) il existe un risque d'abordage avec un autre bâtiment aux termes des dispositions du *Règlement sur les abordages* applicables à la zone où le bâtiment navigue;
- b) l'appel de sécurité d'un autre bâtiment indique qu'une situation très rapprochée peut se produire;
- c) le bâtiment se trouve dans un chenal étroit ou une voie d'accès et est sur le point de dépasser un autre bâtiment ou d'être dépassé par un autre bâtiment;
- d) il existe un doute quant aux actions ou aux intentions d'un autre bâtiment;
- e) le bâtiment s'approche d'un coude dans un fleuve, une rivière, un chenal ou une voie d'accès, ou d'un obstacle qui empêche de bien voir un autre bâtiment qui s'approche;
- f) le bâtiment s'approche, par visibilité réduite, d'une route indiquée sur une carte, notamment une route de traversier, ou d'une concentration de bâtiments;
- g) le bâtiment amorcera une manoeuvre qui peut nuire à la sécurité de la conduite des autres bâtiments;
- h) le bâtiment est en train de pêcher au filet, à la ligne, au chalut, aux lignes traînantes ou au moyen d'autres engins ou est un bâtiment restreint dans sa capacité de manoeuvrer à l'intérieur ou à proximité d'un système d'organisation du trafic et est approché par un autre bâtiment, autre qu'un bâtiment en train de pêcher;
- i) le bâtiment s'approche d'une drague ou d'une installation flottante, dans les eaux d'un fleuve, d'une rivière, d'un chenal ou d'une voie d'accès, ou à proximité de ceux-ci;
- j) le bâtiment quitte un poste, un mouillage, une zone d'amarrage, une aire de flottage, une drague ou une installation flottante;
- k) dans toutes autres circonstances, lorsqu'un appel est nécessaire pour la sécurité de la conduite du bâtiment ou de tout autre bâtiment.

Call — paragraph (1)(j)

(2) The navigation safety call required under the circumstances specified in paragraph (1)(j) must be made 15 minutes before and again immediately before departure from the berth, anchorage, mooring area, booming ground, dredge or floating plant.

Content of call

(3) The navigation safety call must not exceed one minute in duration and must contain only information that is essential for safe navigation, including the following, in sequence:

- (a)** the identity of the vessel;
- (b)** the location of the vessel;
- (c)** the intended course of action;
- (d)** the present course and speed of the vessel; and
- (e)** whether the vessel is
 - (i)** engaged in a towing operation,
 - (ii)** not under command,
 - (iii)** restricted in its ability to manoeuvre,
 - (iv)** engaged in fishing, other than trolling,
 - (v)** severely restricted in its ability to deviate from the course it is following because of its draft in relation to the available depth of water,
 - (vi)** engaged in pilotage duty,
 - (vii)** at anchor, or
 - (viii)** aground.

Exception

(4) A vessel is not required to make a navigation safety call in the circumstances described in paragraph (1)(i) or (j) if the vessel

- (a)** is a towboat and is manoeuvring in or around any berth, anchorage, mooring area, booming ground, dredge or floating plant and the vessel
 - (i)** manoeuvres in such a manner that it will not impede the safe navigation of other vessels, and
 - (ii)** makes a navigation safety call 15 minutes before its final departure from that berth, anchorage, mooring area, booming ground, dredge or floating plant; or

Appel — alinéa (1)j)

(2) L'appel relatif à la sécurité de la navigation exigé dans les circonstances visées à l'alinéa (1)j) doit être lancé quinze minutes avant que le bâtiment quitte un poste, un mouillage, une zone d'amarrage, une aire de flottage, une drague ou une installation flottante, et de nouveau immédiatement avant qu'il quitte.

Contenu de l'appel

(3) L'appel relatif à la sécurité de la navigation ne doit pas durer plus d'une minute et doit contenir seulement les renseignements nécessaires à la sécurité de la navigation, notamment les renseignements ci-après, dans l'ordre :

- a)** l'identité du bâtiment;
- b)** sa position;
- c)** les mesures qu'il entend prendre;
- d)** sa route et sa vitesse actuelles;
- e)** une indication que le bâtiment, le cas échéant :
 - (i)** effectue une opération de remorquage,
 - (ii)** n'est pas maître de sa manœuvre,
 - (iii)** est un bâtiment restreint dans sa capacité de manoeuvrer,
 - (iv)** s'adonne à la pêche avec des engins autres qu'une ligne traînante,
 - (v)** peut difficilement s'écarter de sa route à cause de son tirant d'eau et de la profondeur d'eau disponible,
 - (vi)** remplit une tâche afférente au pilotage,
 - (vii)** est mouillé,
 - (viii)** est échoué.

Exception

(4) Le bâtiment n'est pas tenu, dans les cas ci-après, de lancer l'appel relatif à la sécurité de la navigation dans les circonstances visées aux alinéas (1)i) ou j) :

- a)** le bâtiment est un bâtiment remorqueur, il manoeuvre à l'intérieur ou autour d'un poste, d'un mouillage, d'une aire d'amarrage, d'une aire de flottage, d'une drague ou d'une installation flottante et, à la fois :
 - (i)** il manoeuvre de manière à ne pas nuire à la sécurité de la conduite d'autres bâtiments,
 - (ii)** il lance un appel relatif à la sécurité de la navigation quinze minutes avant son départ final de ce

(b) is reporting to a traffic centre.

poste, de ce mouillage, de cette aire d'amarrage, de cette aire de flottage, de cette drague ou de cette installation flottante;

b) le bâtiment communique avec un centre de gestion du trafic.

Call power — Great Lakes Basin

(5) The transmission power of a navigation safety call on Channel 13 within the Great Lakes Basin must not exceed 1 W except in the following cases when that power must not exceed 25 W:

- (a) in the case of an emergency;
- (b) the vessel being called to does not respond to a second call at a transmission power of 1 W or less; or
- (c) a broadcast in blind situations such as when the vessel is rounding a bend in a channel.

Puissance des appels — bassin des Grands Lacs

(5) La puissance de transmission des appels relatifs à la sécurité de la navigation lancés sur la voie 13 dans le bassin des Grands Lacs ne peut dépasser 1 W, sauf dans les cas ci-après, où cette puissance ne peut dépasser 25 W :

- a) en cas d'urgence;
- b) le bâtiment appelé n'a pas répondu à un deuxième appel transmis à une puissance d'au plus 1 W;
- c) un appel est lancé dans des situations sans visibilité, notamment lorsque le bâtiment s'approche d'une courbe dans un chenal.

Definition of vessel restricted in its ability to manoeuvre

(6) For the purposes of subsections (1) and (3), **vessel restricted in its ability to manoeuvre** has the meaning assigned by the definition *vessel restricted in her ability to manoeuvre* in Rule 3(g) of Schedule 1 to the *Collision Regulations*.

Définition de bâtiment restreint dans sa capacité de manoeuvrer

(6) Pour l'application des paragraphes (1) et (3), **bâtiment restreint dans sa capacité de manoeuvrer** s'entend d'un navire à capacité de manoeuvre restreinte au sens de la règle 3g) de l'annexe 1 du *Règlement sur les abordages*.

Dredges and floating plants

254 (1) Every dredge or floating plant that is required under section 204 to have a VHF radio installation and that is a vessel described in column 1 of Schedule 4 must make a navigation safety call on the appropriate VHF channel set out in column 3 for that vessel under the following circumstances:

- (a) when approached by another vessel not engaged in an operation related to the dredge or floating plant;
- (b) when requested to do so by another vessel; and
- (c) under any other circumstance in which it is necessary for the safety of the dredge or floating plant or the safe navigation of any other vessel.

Dragues et installations flottantes

254 (1) Toute drague ou toute installation flottante qui est tenue d'être munie d'une installation radio VHF en application de l'article 204 et qui est un bâtiment visé à la colonne 1 de l'annexe 4 doit lancer un appel relatif à la sécurité de la navigation sur la voie indiquée à la colonne 3 de cette annexe pour ce bâtiment dans les circonstances suivantes :

- a) un bâtiment qui n'est pas en train d'effectuer une opération liée à la drague ou à l'installation flottante s'en approche;
- b) un autre bâtiment en fait la demande;
- c) dans toutes autres circonstances lorsque cela est nécessaire pour la sécurité de la drague ou de l'installation flottante ou celle de la navigation de tout autre bâtiment.

Content of call

(2) A navigation safety call referred to in subsection (1) must not exceed one minute in duration and must contain only information that is essential for safe navigation, including the following, in sequence:

- (a) the identity of the dredge or floating plant;

Contenu de l'appel

(2) L'appel relatif à la sécurité de la navigation visé au paragraphe (1) ne doit pas durer plus d'une minute et doit contenir seulement les renseignements nécessaires à la sécurité de la navigation, notamment les renseignements ci-après, dans l'ordre :

- a) l'identité de la drague ou de l'installation flottante;

(b) its location; and

(c) in the case of a dredge or floating plant that is on a river, channel or fairway, to the extent possible, whether any part of the river, channel or fairway is obstructed and, if so, the side on which the obstruction exists and the side on which another vessel may pass.

Exception

(3) A dredge or floating plant is not required to make a navigation safety call in the circumstances described in paragraph (1)(a) if it is reporting to a traffic centre.

[255 to 299 reserved]

PART 3

Limitations and Prohibitions

General

Definitions

300 The following definitions apply in this Part.

Assistant Commissioner means the Assistant Commissioner for the Central and Arctic Region, Department of Fisheries and Oceans. (*commissaire adjoint*)

Burlington Canal means the canal that links Lake Ontario and Hamilton Harbour. (*canal de Burlington*)

Captain of the Port means the Captain of the Port for the United States Coast Guard at Detroit, Michigan. (*capitaine de port*)

District Commander means the commander of the 9th District of the United States Coast Guard. (*commandant du district*)

DIVISION 1

Anchorage

Prohibited waters

301 It is prohibited for a vessel to anchor within the waters described in Schedule 5.

Instructions and directions

302 Every vessel within the waters described in Schedule 5 must comply with any instruction or direction relating to any navigation limitation or prohibition or other shipping measure contained in Notices to Mariners or a navigational warning.

b) sa position;

c) si elle se trouve sur un fleuve, une rivière, un chenal ou une voie d'accès, autant que possible, une indication précisant si une partie du fleuve, de la rivière, du chenal ou de la voie d'accès est obstruée et, dans l'affirmative, le côté où se trouve l'obstruction et le côté où un autre bâtiment peut passer.

Exception

(3) La drague ou l'installation flottante ne sont pas tenues de lancer l'appel relatif à la sécurité de la navigation dans les circonstances visées à l'alinéa (1)a) lorsqu'elles communiquent avec un centre de gestion du trafic.

[255 à 299 réservés]

PARTIE 3

Limites et interdictions

Général

Définitions

300 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

canal de Burlington Le canal reliant le lac Ontario et le port de Hamilton. (*Burlington Canal*)

capitaine de port Le capitaine du port de Détroit, Michigan, de la Garde côtière américaine. (*Captain of the Port*)

commandant du district Le commandant du neuvième district de la Garde côtière américaine. (*District Commander*)

commissaire adjoint Le commissaire adjoint de la région du Centre et de l'Arctique de la Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans. (*Assistant Commissioner*)

SECTION 1

Mouillage

Eaux interdites

301 Il est interdit à tout bâtiment de mouiller dans les eaux visées à l'annexe 5.

Instructions et directives

302 Les bâtiments doivent se conformer aux instructions et directives contenues dans les Avis aux navigateurs ou les avertissements de navigation portant sur les restrictions, interdictions ou autres mesures de navigation dans les eaux visées à l'annexe 5.

DIVISION 2**Burlington Canal****Speed limit**

303 It is prohibited for a vessel to navigate in the Burlington Canal at a speed greater than

- (a) seven knots, if the vessel is 80 m or less in length; or
- (b) the lowest speed at which the vessel can be navigated safely, if the vessel is more than 80 m in length.

Passing prohibited

304 (1) A vessel heading towards the Burlington Canal must not, if it is within 0.5 nautical miles of the canal, pass another vessel going in the same direction.

Exception

(2) Subsection (1) does not apply in respect of vessels that are less than 15 m in length.

Request to lift the bridge

305 If the person who has the conduct of a vessel requires the lift bridge over the Burlington Canal to be raised, the person must make a request to the bridgeworker by radio communication or, if such communication is not possible, the person must sound three long blasts on the whistle or horn.

Entry of vessel 15 m or more

306 (1) Subject to subsection (2), it is prohibited for a vessel that is 15 m or more in length to enter the Burlington Canal unless the signal light on the lift bridge shows green in the direction of the vessel.

Exception in case of emergency

(2) In the case of an emergency, a vessel that is 15 m or more in length may enter the Burlington Canal while the signal light on the lift bridge does not show green in its direction, but it must moor at the north wall of the canal and must not proceed until the signal light shows green in its direction.

Entry of vessel less than 15 m

307 It is prohibited for a vessel that is less than 15 m in length to enter the Burlington Canal while the lift bridge is not raised or while a flashing blue light is not shown in its direction, unless it waits at the side of the canal to its starboard at a distance of 90 m or more from the lift bridge until the bridge is raised or a flashing blue light is shown in its direction.

SECTION 2**Canal de Burlington****Limite de vitesse**

303 Il est interdit à tout bâtiment de naviguer dans le canal de Burlington à une vitesse dépassant, selon le cas :

- a) sept nœuds, s'il a 80 m ou moins de longueur;
- b) la plus petite vitesse à laquelle il peut naviguer de façon sécuritaire, s'il a plus de 80 m de longueur.

Interdiction de dépasser

304 (1) Les bâtiments qui se dirigent vers le canal de Burlington ne peuvent, dans un rayon de 0,5 mille marin de celui-ci, dépasser un autre bâtiment allant dans la même direction.

Exception

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux bâtiments de moins de 15 m de longueur.

Demande de faire lever le pont

305 Pour faire lever le pont levant qui franchit le canal de Burlington, la personne qui a la conduite du bâtiment en fait la demande au maître-pontier par communication radio ou, s'il est impossible d'établir la communication par ce moyen, fait entendre trois sons prolongés de sifflet ou de corne.

Entrée d'un bâtiment de 15 m ou plus

306 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à tout bâtiment de 15 m ou plus de longueur d'entrer dans le canal de Burlington à moins que le feu de signalisation fixé au pont levant et orienté en direction du bâtiment ne soit vert.

Exception en cas d'urgence

(2) En cas d'urgence, un bâtiment de 15 m ou plus de longueur peut entrer dans le canal de Burlington lorsque le feu de signalisation fixé au pont levant et orienté dans sa direction n'est pas vert, mais il doit s'amarrer à la paroi nord du canal et ne peut faire route avant que ce feu ne devienne vert.

Entrée d'un bâtiment de moins de 15 m

307 Il est interdit à tout bâtiment de moins de 15 m de longueur d'entrer dans le canal de Burlington lorsque le feu bleu ne clignote pas dans sa direction ou que le pont levant n'est pas levé, sauf s'il attend du côté du canal qui est à tribord à une distance d'au moins 90 m du pont levant jusqu'à ce que le feu bleu clignote dans sa direction ou que le pont levant soit levé.

Prohibition — under sail

308 It is prohibited for a vessel to navigate under sail in the Burlington Canal.

DIVISION 3**St. Clair River and Detroit River****Application**

309 (1) This Division, other than section 314, applies in respect of

- (a) all vessels in Canadian waters between Lake Erie and Lake Huron; and
- (b) all Canadian vessels in the waters of the United States between buoy “1” of the East Outer and West Outer Channels at the Lake Erie entrance to the Detroit River and Lake Huron Cut Lighted Buoy “11” and including the Rouge River and Short Cut Canal from Detroit Edison Cell Light “1” to the head of navigation.

Exception — section 311

(2) Section 311 does not apply in respect of a vessel referred to in subsection (1) unless the vessel is required under Part 2 to be fitted with a VHF radio installation or VHF radio telephone.

Exception — sections 312 and 313

(3) Sections 312 and 313 do not apply in respect of a vessel referred to in subsection (1) that is

- (a) a vessel engaged in icebreaking, search and rescue or servicing aids to navigation that is
 - (i) a government vessel,
 - (ii) owned by and in the service of the government of the United States, or
 - (iii) in the exclusive possession of the government of the United States; or
- (b) a vessel engaged in river or harbour improvements, if it is operated in a safe and prudent manner and other vessels have been warned of those operations.

Application — section 314

(4) Section 314 applies in respect of a vessel referred to in subsection (1) that is

- (a) a power-driven vessel that is 55 m or more in length;
- (b) a vessel that is 20 m or more in length propelled only by sails;

Interdiction de naviguer à la voile

308 Il est interdit à tout bâtiment de naviguer à la voile dans le canal de Burlington.

SECTION 3**Rivières St. Clair et Détroit****Application**

309 (1) La présente section, à l'exception de l'article 314, s'applique à l'égard des bâtiments suivants :

- a) les bâtiments dans les eaux canadiennes comprises entre le lac Érié et le lac Huron;
- b) les bâtiments canadiens dans les eaux américaines comprises d'une part, entre les bouées n° 1 des chenaux East Outer et West Outer du lac Érié situées à l'entrée de la rivière Détroit et d'autre part, la bouée lumineuse n° 11 du chenal du lac Huron, y compris la rivière Rouge et le canal Short Cut, du feu n° 1 Detroit Edison Cell jusqu'à la source des eaux navigables.

Exception — article 311

(2) L'article 311 ne s'applique pas à l'égard des bâtiments visés au paragraphe (1) à moins qu'ils ne soient tenus, en application de la partie 2, d'être munis d'une installation radio VHF ou d'un radiotéléphone VHF.

Exception — articles 312 et 313

(3) Les articles 312 et 313 ne s'appliquent pas à l'égard des bâtiments visés au paragraphe (1) dans les cas suivants :

- a) le bâtiment effectue des activités de déglacage, de recherche et sauvetage ou d'entretien des aides à la navigation et, selon le cas :
 - (i) il s'agit d'un bâtiment d'État,
 - (ii) il appartient au gouvernement des États-Unis et il est affecté à son service,
 - (iii) il est en la possession exclusive du gouvernement des États-Unis;
- b) le bâtiment effectue des travaux d'amélioration des cours d'eau ou des ouvrages portuaires, s'il est exploité d'une façon sécuritaire et prudente et les autres bâtiments ont été avertis des travaux.

Application — article 314

(4) L'article 314 s'applique à l'égard des bâtiments visés au paragraphe (1) qui, selon le cas :

- a) mesurent 55 m ou plus de longueur et sont à propulsion mécanique;
- b) mesurent 20 m ou plus de longueur et naviguent seulement à la voile;

- (c) a towboat; or
- (d) a floating plant.

Conflict

310 In the event of any inconsistency between this Division and the laws of the United States, the laws of the United States prevail to the extent of the inconsistency in respect of a Canadian vessel while it is in United States waters.

Continuous listening watch

311 Every vessel must maintain a continuous listening watch in accordance with *Radio Aids to Marine Navigation* published by the Canadian Coast Guard and make traffic reports to the Canadian Coast Guard Marine Communications and Traffic Services Centre located in Sarnia, Ontario, under the circumstances set out in that publication.

Detroit River restrictions

312 (1) It is prohibited for a vessel in the Detroit River to

- (a) proceed upbound in the West Outer Channel;
- (b) proceed downbound in the Amherstburg Channel east of Bois Blanc Island;
- (c) proceed upbound in the Livingstone Channel west of Bois Blanc Island; and
- (d) overtake another vessel between Bar Point Pier Light “D33” and Fighting Island South Light if there is a risk that the vessel will meet a third vessel proceeding in the opposite direction while the overtaking is taking place.

Exception — paragraph (1)(b)

(2) Despite paragraph (1)(b), the Assistant Commissioner may authorize a vessel to proceed downbound in the Amherstburg Channel east of Bois Blanc Island if the safety of navigation is not compromised.

Overtaking prohibited

313 It is prohibited for a vessel to overtake another vessel

- (a) in the St. Clair River between St. Clair Flats Canal Light “2” and Russell Island Light “33”, unless the vessel being overtaken is a towboat;
- (b) in the Rouge River; and
- (c) in the Detroit River between the west end of Belle Isle and Peche Island Light, unless the vessel being overtaken
 - (i) is a towboat; or

- (c) sont des bâtiments remorqueurs;
- (d) sont des installations flottantes.

Incompatibilité

310 S’agissant des bâtiments canadiens en eaux américaines, les dispositions des lois des États-Unis l’emportent sur les dispositions incompatibles de la présente section.

Veille à l’écoute permanente

311 Les bâtiments doivent maintenir une veille à l’écoute permanente conformément aux *Aides radio à la navigation maritime* publiées par la Garde côtière canadienne et faire rapport au centre de Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne à Sarnia, Ontario, dans les circonstances prévues par cette publication.

Restrictions applicables à la rivière Détroit

312 (1) Il est interdit à tout bâtiment, dans les eaux de la rivière Détroit :

- a) de remonter le chenal West Outer;
- b) de descendre le chenal Amherstburg, à l’est de l’île Bois Blanc;
- c) de remonter le chenal Livingstone, à l’ouest de l’île Bois Blanc;
- d) de dépasser un autre bâtiment, entre le feu n° D33 de la jetée de la pointe Bar et le feu sud de l’île Fighting, s’il risque de rencontrer un troisième bâtiment qui arrive dans la direction opposée lors du dépassement.

Exception — alinéa (1)(b)

(2) Malgré l’alinéa (1)(b), le commissaire adjoint peut autoriser un bâtiment à descendre le chenal Amherstburg, à l’est de l’île Bois Blanc, si la sécurité de la navigation n’est pas compromise.

Interdiction de dépasser

313 Il est interdit à tout bâtiment d’en dépasser un autre dans les endroits suivants :

- a) dans la rivière St. Clair entre le feu n° 2 du canal des sèches de la rivière St. Clair et le feu n° 33 de l’île Russell, à moins que le bâtiment à dépasser ne soit un bâtiment remorqueur;
- b) dans la rivière Rouge;
- c) dans la rivière Détroit entre l’extrémité ouest de l’île Belle et le feu de l’île Peche, à moins que le bâtiment à dépasser ne soit :
 - (i) un bâtiment remorqueur,

(ii) has checked down its speed to await berth availability or to make the turn for Rouge River and has so advised the Canadian Coast Guard Marine Communications and Traffic Services Centre located in Sarnia, Ontario.

Area of one-way traffic

314 The waters between the St. Clair/Black River Junction Light and Lake Huron Cut Lighted Buoy “1” constitute an area of alternating one-way traffic where the following rules apply

- (a) a vessel must not, in that area, overtake or meet another vessel or come about;
- (b) a moored vessel must not get underway until it is able to proceed through those waters without passing or being passed by another vessel;
- (c) a downbound vessel that has reached Lake Huron Cut Light “7” has the right-of-way over an upbound vessel that has not yet reached the St. Clair/Black River Junction Light; and
- (d) an upbound vessel awaiting the transit of a downbound vessel must wait its turn below the St. Clair/Black River Junction Light.

Embark, disembark or exchange pilot

315 It is prohibited for a vessel to embark, disembark or exchange a pilot between the St. Clair/Black River Junction Light and Lake Huron Cut Lighted Buoy “1” unless, because of the weather, it is unsafe to carry out that activity at the normal pilotage ground above Lake Huron Cut Lighted Buoy “1”.

Navigation safety calls

316 Every vessel must, by using navigation safety calls, communicate its intentions to any other vessel in the vicinity and ensure that the movements of the vessels are coordinated and there is an agreement between the vessels before proceeding to overtake or meet the other vessel.

Anchorage rules

317 In the St. Clair and Detroit Rivers, it is prohibited for a vessel to anchor in such a manner that it could swing into the channel or across steering courses.

Floating plant activities

318 A floating plant may be operated, anchored or moored for the purposes of engaging in dredging, construction or wrecking only if the person having conduct of the floating plant obtains an authorization from the Assistant Commissioner, the District Commander, the

(ii) un bâtiment qui a réduit sa vitesse pour attendre d'occuper un poste ou pour tourner en direction de la rivière Rouge et qui en a avisé les Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne à Sarnia, Ontario.

Secteur de navigation unidirectionnelle

314 Les eaux comprises entre le feu de jonction de la rivière St. Clair et de la rivière Black et la bouée lumineuse n° 1 du chenal du lac Huron constituent un secteur où la navigation se fait tour à tour dans une seule direction et où les règles ci-après s'appliquent :

- a) aucun bâtiment ne peut dépasser ou rencontrer un autre bâtiment ou virer de bord;
- b) aucun bâtiment amarré ne peut appareiller, à moins qu'il ne puisse traverser ce secteur sans devoir dépasser un autre bâtiment ni être dépassé;
- c) tout bâtiment descendant qui a atteint le feu n° 7 du chenal du lac Huron a la priorité sur un bâtiment remontant qui n'a pas encore atteint le feu de jonction de la rivière St. Clair et de la rivière Black;
- d) tout bâtiment remontant qui attend le passage d'un bâtiment descendant doit attendre en aval du feu de jonction de la rivière St. Clair et de la rivière Black.

Embarquement, débarquement ou échange de pilotes

315 Il est interdit à tout bâtiment d'embarquer, de débarquer ou d'échanger un pilote entre le feu de jonction de la rivière St. Clair et de la rivière Black et la bouée lumineuse n° 1 du chenal du lac Huron, à moins qu'il n'ait été impossible, à cause des conditions atmosphériques et par souci de prudence, de le faire à la station habituelle de pilotage située en amont de la bouée lumineuse n° 1 du chenal du lac Huron.

Appels relatifs à la sécurité de la navigation

316 Les bâtiments doivent, au moyen d'appels relatifs à la sécurité de la navigation, communiquer leurs intentions à tout autre bâtiment se trouvant dans les environs et veiller à ce que les mouvements des bâtiments soient coordonnés et qu'il y ait entente entre eux avant tout dépassement ou rencontre.

Interdiction de mouiller

317 Dans les rivières St. Clair et Détroit, il est interdit à tout bâtiment de mouiller de façon à ce qu'il puisse osciller dans le chenal ou en travers des routes de navigation.

Activités d'installations flottantes

318 Les installations flottantes ne peuvent être exploitées, ancrées ou amarrées pour effectuer des activités de dragage, de construction ou de démolition, à moins que la personne chargée de la conduite de l'installation n'obtienne une autorisation, assortie des conditions

Captain of the Port or the Windsor harbour master having jurisdiction in waters in which the floating plant will operate, anchor or moor, on such terms and conditions as are necessary to ensure the safety of navigation.

Speed limits

319 Except when required for the safety of the vessel or any other vessel, a vessel that is 20 m or more in length must not proceed at a speed greater than

- (a) 10.4 knots between
 - (i) Fort Gratiot and St. Clair Flats Canal Light “2”, and
 - (ii) Peche Island Light and Bar Point Pier Light “D33”;
- (b) 3.5 knots in the Rouge River; and
- (c) 5 knots in the navigable channel south of Peche Island.

Towboat

320 (1) It is prohibited for a towboat to drop or anchor its tows in such a manner that they could swing into a channel or across steering courses.

Prohibition against obstructing navigation

(2) It is prohibited for a towboat engaged in arranging its tow to obstruct the navigation of other vessels.

Temporary instructions

321 Despite anything in this Division, a vessel must comply with temporary instructions to proceed in a certain manner or by a certain route, to anchor in a certain place or not to proceed or anchor except as specified in lieu of or in addition to any provisions of this Division if because of channel obstructions, a casualty, the weather, ice conditions, water levels or other unforeseen or temporary circumstances, compliance with this Division would be impossible, impracticable or unsafe or would cause a risk of pollution, and the instructions are

- (a) given by the Assistant Commissioner, in the case of Canadian waters, or the District Commander or the Captain of the Port, in the case of the waters of the United States; and
- (b) published in Notices to Mariners or a navigational warning.

[322 to 399 reserved]

nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation, du commissaire adjoint, du commandant du district, du capitaine de port ou du maître de port de Windsor compétents à l'égard des eaux où cette installation sera exploitée, ancrée ou amarrée.

Limites de vitesse

319 À moins que la sécurité du bâtiment ou celle d'un autre bâtiment ne l'exige, aucun bâtiment de 20 m ou plus de longueur ne peut faire route à une vitesse supérieure, selon le cas :

- a) à 10,4 nœuds, dans les endroits suivants :
 - (i) entre Fort Gratiot et le feu n° 2 du canal des sèches de la rivière St. Clair,
 - (ii) entre le feu de l'île Peche et le feu n° D33 de la jetée de la pointe Bar (Pointe Bar-Pilier D33);
- b) à 3,5 nœuds, dans la rivière Rouge;
- c) à 5 nœuds, dans le chenal navigable situé au sud de l'île Peche.

Bâtiments remorqueurs

320 (1) Il est interdit à tout bâtiment remorqueur de larguer ou mouiller ses bâtiments en remorque de façon à ce que ceux-ci puissent osciller dans un chenal ou en travers des routes de navigation.

Interdiction de gêner la navigation

(2) Il est interdit à tout bâtiment remorqueur de gêner la navigation des autres bâtiments pendant qu'il prend en remorque un bâtiment.

Instructions provisoires

321 Malgré toute autre disposition de la présente section, lorsque la conformité à la présente section est impossible, irréalisable ou dangereuse ou comporte des risques de pollution en raison de la présence d'obstacles dans un chenal, d'un sinistre, des conditions atmosphériques, de l'état des glaces, du niveau de l'eau ou de tout autre facteur imprévu ou temporaire, les bâtiments doivent se conformer aux instructions provisoires leur prescrivant de naviguer d'une certaine manière ou par une certaine route, ou de mouiller à un endroit précis, ou leur interdisant de naviguer ou de mouiller ailleurs qu'aux endroits indiqués en remplacement ou en sus de ceux prévus par la présente section si ces instructions sont, à la fois :

- a) données par le commissaire adjoint, dans les eaux canadiennes, ou par le commandant du district ou le capitaine de port, dans les eaux américaines;
- b) publiées dans un avertissement de navigation ou un Avis aux navigateurs.

[322 à 399 réservés]

PART 4**Transitional Provision,
Consequential Amendments,
Repeals and Coming into Force****Transitional Provision****Application – subsection 118(1)**

400 Subsection 118(1) does not apply until 180 days after the day on which this section comes into force, except in the case of the following vessels in respect of which that subsection applies beginning on the day on which this section comes into force:

- (a) a passenger vessel of 150 gross tonnage or more that is engaged on an international voyage;
- (b) a vessel of 300 gross tonnage or more, other than a fishing vessel, that is engaged on an international voyage; and
- (c) a vessel of 500 gross tonnage or more, other than a fishing vessel, that is not engaged on an international voyage.

Consequential Amendments**Canada Shipping Act, 2001****Large Fishing Vessel Inspection Regulations**

401 (1) Subsections 24.1(3) and (4) of the *Large Fishing Vessel Inspection Regulations*¹ are replaced by the following:

(3) Every SART carried on a fishing vessel shall meet the requirements of sections 222 and 231 of the *Navigation Safety Regulations, 2020*.

(4) Every SART carried on a fishing vessel shall be inspected and tested in accordance with the requirements of subsection 239(2) of the *Navigation Safety Regulations, 2020*.

(2) Paragraphs 24.1(5)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

- (a) the Class II EPIRBs meet the requirements of sections 222 and 228 to 230 of the *Navigation Safety Regulations, 2020*; and

¹ C.R.C., c. 1435

PARTIE 4**Disposition transitoire,
modifications corrélatives,
abrogations et entrée en
vigueur****Disposition transitoire****Application du paragraphe 118(1)**

400 Le paragraphe 118(1) ne s'applique qu'à compter du cent quatre-vingtième jour suivant la date de l'entrée en vigueur du présent article, sauf relativement aux bâtiments ci-après, à l'égard desquels il s'applique à compter de cette date :

- a) les bâtiments à passagers d'une jauge brute de 150 ou plus qui effectuent un voyage international;
- b) les bâtiments d'une jauge brute de 300 ou plus, autres que les bâtiments de pêche, qui effectuent un voyage international;
- c) les bâtiments d'une jauge brute de 500 ou plus, autres que les bâtiments de pêche, qui n'effectuent pas de voyage international.

Modifications corrélatives**Loi de 2001 sur la marine
marchande du Canada****Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche**

401 (1) Les paragraphes 24.1(3) et (4) du *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche*¹ sont remplacés par ce qui suit :

(3) Le répondeur SAR à bord d'un bateau de pêche doit être conforme aux exigences des articles 222 et 231 du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*.

(4) Le répondeur SAR à bord d'un bateau de pêche doit être inspecté et mis à l'essai conformément aux exigences du paragraphe 239(2) du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*.

(2) Les alinéas 24.1(5)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- a) les RLS de classe II sont conformes aux exigences des articles 222 et 228 à 230 du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*;

¹ C.R.C., ch. 1435

(b) the Class II EPIRBs are inspected and tested in accordance with the requirements of subsection 239(1) of the *Navigation Safety Regulations, 2020*.

402 Subsections 24.2(2) and (3) of the Regulations are replaced by the following:

(2) Every survival craft VHF radiotelephone apparatus carried on a fishing vessel shall meet the requirements of sections 222 and 232 of the *Navigation Safety Regulations, 2020*.

(3) Every survival craft VHF radiotelephone apparatus carried on a fishing vessel shall be tested in accordance with the requirements of subsection 239(3) of the *Navigation Safety Regulations, 2020*.

Life Saving Equipment Regulations

403 Section 124 of the *Life Saving Equipment Regulations*² is replaced by the following:

124 (1) Every survival craft VHF radiotelephone apparatus carried on a ship shall meet the requirements of sections 222 and 232 of the *Navigation Safety Regulations, 2020*.

(2) Every survival craft VHF radiotelephone apparatus carried on a ship shall be tested in accordance with the requirements of subsection 239(3) of the *Navigation Safety Regulations, 2020*.

404 Section 125 of the Regulations is replaced by the following:

125 (1) Every SART carried on a ship shall meet the requirements of sections 222 and 231 of the *Navigation Safety Regulations, 2020*.

(2) Every SART carried on a ship shall be inspected and tested in accordance with the requirements of subsection 239(2) of the *Navigation Safety Regulations, 2020*.

405 Section 126 of the Regulations is replaced by the following:

126 (1) A Class II EPIRB carried on a ship shall meet the requirements of sections 222 and 228 to 230 of the *Navigation Safety Regulations, 2020*.

(2) A Class II EPIRB carried on a ship shall be inspected and tested in accordance with the requirements of subsection 239(1) of the *Navigation Safety Regulations, 2020*.

b) les RLS de classe II sont inspectées et mises à l'essai conformément aux exigences du paragraphe 239(1) du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*.

402 Les paragraphes 24.2(2) et (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(2) Les appareils radiotéléphoniques VHF pour bateaux de sauvetage qui sont à bord d'un bateau de pêche doivent être conformes aux exigences des articles 222 et 232 du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*.

(3) Les appareils radiotéléphoniques VHF pour bateaux de sauvetage qui sont à bord d'un bateau de pêche doivent être mis à l'essai conformément aux exigences du paragraphe 239(3) du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*.

Règlement sur l'équipement de sauvetage

403 L'article 124 du *Règlement sur l'équipement de sauvetage*² est remplacé par ce qui suit :

124 (1) L'appareil radiotéléphonique VHF pour bateaux de sauvetage à bord d'un navire doit être conforme aux exigences des articles 222 et 232 du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*.

(2) L'appareil radiotéléphonique VHF pour bateaux de sauvetage à bord d'un navire doit être mis à l'essai conformément aux exigences du paragraphe 239(3) du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*.

404 L'article 125 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

125 (1) Le répondeur SAR à bord d'un navire doit être conforme aux exigences des articles 222 et 231 du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*.

(2) Le répondeur SAR à bord d'un navire doit être inspecté et mis à l'essai conformément aux exigences du paragraphe 239(2) du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*.

405 L'article 126 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

126 (1) La RLS de classe II à bord d'un navire doit être conforme aux exigences des articles 222 et 228 à 230 du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*.

(2) La RLS de classe II doit être inspectée et mise à l'essai conformément aux exigences du paragraphe 239(1) du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*.

² C.R.C., c. 1436

² C.R.C., ch. 1436

406 Subparagraph 1(1)(d)(iii) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(iii) a current copy of the *Life Saving Equipment Regulations* and the *Navigation Safety Regulations, 2020*.

Fishing Vessel Safety Regulations

407 (1) Subitem 3(b) of the table to subsection 3.28(1) of the *Fishing Vessel Safety Regulations*³ is replaced by the following:

Column 3	
Item	Other Life-saving Appliances
3	(b) an EPIRB, unless the vessel is carrying on board an EPIRB required under the <i>Navigation Safety Regulations, 2020</i> ; and

(2) Subparagraph 4(b)(i) of the table to subsection 3.28(1) of the Regulations is replaced by the following:

Column 3	
Item	Other Life-saving Appliances
4(b)	(i) an EPIRB or a means of two-way radio communication, unless the vessel is carrying on board an EPIRB required under the <i>Navigation Safety Regulations, 2020</i> , and

(3) Subparagraph 5(b)(i) of the table to subsection 3.28(1) of the Regulations is replaced by the following:

Column 3	
Item	Other Life-saving Appliances
5(b)	(i) an EPIRB or a means of two-way radio communication, unless the vessel is carrying on board an EPIRB required under the <i>Navigation Safety Regulations, 2020</i> , and

408 Section 3.35 of the Regulations is replaced by the following:**Illumination of compasses**

3.35 (1) A compass that is required to be fitted on a fishing vessel under the *Navigation Safety Regulations, 2020*, shall be capable of being illuminated.

Choice of compass

(2) A fishing vessel that has a hull length of not more than 8 m and navigates within sight of seamarks shall either carry on board a handheld compass or be fitted with a

406 Le sous-alinéa 1(1)d)(iii) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) un exemplaire à jour du *Règlement sur l'équipement de sauvetage* et du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*.

Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche

407 (1) L'alinéa 3b) du tableau du paragraphe 3.28(1) du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*³ est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Autres engins de sauvetage
3	b) une RLS, sauf si le bâtiment a à bord une RLS exigée par le <i>Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation</i> ;

(2) Le sous-alinéa 4b)(i) du tableau du paragraphe 3.28(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Autres engins de sauvetage
4 b)	(i) une RLS ou un moyen de communication radiophonique bidirectionnelle, sauf si le bâtiment a à bord une RLS exigée par le <i>Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation</i> ,

(3) L'alinéa 5b)(i) du tableau du paragraphe 3.28(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Autres engins de sauvetage
5 b)	(i) une RLS ou un moyen de communication radiophonique bidirectionnelle, sauf si le bâtiment a à bord une RLS exigée par le <i>Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation</i> ,

408 L'article 3.35 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**Éclairage du compas**

3.35 (1) Tout compas dont doit être muni un bâtiment de pêche en application du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* doit pouvoir être éclairé.

Choix du compas

(2) Tout bâtiment de pêche d'une longueur de coque d'au plus 8 m qui navigue en vue d'amers à bord soit un compas qui est conforme au *Règlement de 2020 sur la sécurité*

³ C.R.C., c. 1486

³ C.R.C., ch. 1486

compass that meets the requirements of the *Navigation Safety Regulations, 2020* and can be illuminated.

409 Paragraph 3.36(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) shall be equipped with means for determining the depth of water under the vessel, unless the vessel is equipped with lead lines in accordance with the *Navigation Safety Regulations, 2020*; and

Steering Appliances and Equipment Regulations

410 The heading before section 6 and sections 6 to 16 of the *Steering Appliances and Equipment Regulations*⁴ are repealed.

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

17 The owner of every ship to which sections 3 to 5 apply shall ensure that those sections are complied with.

Competency of Operators of Pleasure Craft Regulations

412 Subparagraph 6(2)(e)(v) of the *Competency of Operators of Pleasure Craft Regulations*⁵ is replaced by the following:

(v) the *Navigation Safety Regulations, 2020*,

Marine Personnel Regulations

413 Paragraph 1(2)(b) of the *Marine Personnel Regulations*⁶ is replaced by the following:

(b) in section A-VIII/2 of the STCW Code, every reference to the *Radio Regulations* shall be read as a reference to the *Navigation Safety Regulations, 2020*; and

414 Paragraph 200(6)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) Canadian vessels that are required to be fitted with a radio installation under the *Navigation Safety Regulations, 2020*; or

415 The portion of subparagraph 216(2)(a)(iii) of the Regulations before clause (A) is replaced by the following:

(iii) if an electronic chart display and information system (ECDIS) is being used to meet the chart

de la navigation et qui doit pouvoir être éclairé, soit un compas à main.

409 L'alinéa 3.36a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) il est muni de moyens pour déterminer la profondeur de l'eau sous le bâtiment, sauf s'il est muni de lignes de sonde à main en conformité avec le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*;

Règlement sur les appareils de gouverne

410 L'intertitre précédant l'article 6 et les articles 6 à 16 du *Règlement sur les appareils de gouverne*⁴ sont abrogés.

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

17 Le propriétaire de tout navire auquel s'appliquent les articles 3 à 5 doit veiller à ce que ces articles soient respectés.

Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance

412 Le sous-alinéa 6(2)e)(v) du *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance*⁵ est remplacé par ce qui suit :

(v) le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*,

Règlement sur le personnel maritime

413 L'alinéa 1(2)b) du *Règlement sur le personnel maritime*⁶ est remplacé par ce qui suit :

b) dans la section A-VIII/2 du Code STCW, toute mention du *Règlement des radiocommunications* vaut mention du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*;

414 L'alinéa 200(6)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) des bâtiments canadiens qui doivent être munis d'une installation radio en application du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*;

415 Le passage du sous-alinéa 216(2)a)(iii) du même règlement précédant la division (A) est remplacé par ce qui suit :

(iii) dans le cas d'un système de visualisation des cartes électroniques et d'information (SVCEI) qui

⁴ SOR/83-810

⁵ SOR/99-53

⁶ SOR/2007-115

⁴ DORS/83-810

⁵ DORS/99-53

⁶ DORS/2007-115

requirements set out in section 142 of the *Navigation Safety Regulations, 2020*,

416 Section 254 of the Regulations is replaced by the following:

254 The master of a vessel that is securely anchored, moored or made fast to the shore or secured to the bottom shall ensure, in accordance with section 252 of the *Navigation Safety Regulations, 2020*, that a continuous listening watch is maintained if, in the master's opinion, the vessel is in a place where its presence may constitute a hazard to passing vessels.

417 The portion of subsection 266(3) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(3) The authorized representative of a vessel referred to in paragraph 207(1)(b) of the *Navigation Safety Regulations, 2020* that is operating in sea area A2, sea area A3 or sea area A4, shall employ and the master of that vessel shall ensure that there is on board

Small Vessel Regulations

418 Subitem 3(c) of the table to section 207 of the Small Vessel Regulations⁷ is replaced by the following:

Column 2	
Item	Navigation Equipment
3	(c) a magnetic compass that meets the requirements of the <i>Navigation Safety Regulations, 2020</i>

419 (1) Subitem 1(c) of the table to subsection 413(1) of the Regulations is replaced by the following:

Column 2	
Item	Navigation Equipment
1	(c) a magnetic compass that meets the requirements of the <i>Navigation Safety Regulations, 2020</i>

(2) Subitem 2(c) of the table to subsection 413(1) of the Regulations is replaced by the following:

Column 2	
Item	Navigation Equipment
2	(c) a magnetic compass that meets the requirements of the <i>Navigation Safety Regulations, 2020</i>

est utilisé pour répondre aux exigences relatives aux cartes qui figurent à l'article 142 du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* :

416 L'article 254 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

254 Le capitaine d'un bâtiment qui est solidement ancré, mouillé ou amarré à la rive ou qui est retenu au fond veille, conformément à l'article 252 du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*, à ce que soit établie une veille à l'écoute permanente si, selon lui, le bâtiment se trouve à un endroit où sa présence peut entraîner des risques pour les bâtiments naviguant dans les environs.

417 Le passage du paragraphe 266(3) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(3) Le représentant autorisé d'un bâtiment visé à l'alinéa 207(1)(b) du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* et qui navigue dans la zone océanique A2, la zone océanique A3 ou la zone océanique A4 doit employer, et le capitaine de ce bâtiment doit veiller à ce qu'il y ait à bord :

Règlement sur les petits bâtiments

418 L'alinéa 3c) du tableau de l'article 207 du Règlement sur les petits bâtiments⁷ est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Équipement de navigation
3	c) un compas magnétique conforme aux exigences du <i>Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation</i> .

419 (1) L'alinéa 1c) du tableau du paragraphe 413(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Équipement de navigation
1	c) un compas magnétique conforme aux exigences du <i>Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation</i> .

(2) L'alinéa 2c) du tableau du paragraphe 413(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Équipement de navigation
2	c) un compas magnétique conforme aux exigences du <i>Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation</i> .

⁷ SOR/2010-91

⁷ DORS/2010-91

(3) Subitem 3(c) of the table to subsection 413(1) of the Regulations is replaced by the following:

Column 2	
Item	Navigation Equipment
3	(c) a magnetic compass that meets the requirements of the <i>Navigation Safety Regulations, 2020</i>

420 (1) Subitem 1(c) of the table to subsection 511(1) of the Regulations is replaced by the following:

Column 2	
Item	Navigation Equipment
1	(c) a magnetic compass that meets the requirements of the <i>Navigation Safety Regulations, 2020</i>

(2) Subitem 2(c) of the table to subsection 511(1) of the Regulations is replaced by the following:

Column 2	
Item	Navigation Equipment
2	(c) a magnetic compass that meets the requirements of the <i>Navigation Safety Regulations, 2020</i>

(3) Subitem 3(c) of the table to subsection 511(1) of the Regulations is replaced by the following:

Column 2	
Item	Navigation Equipment
3	(c) a magnetic compass that meets the requirements of the <i>Navigation Safety Regulations, 2020</i>

Long-Range Identification and Tracking of Vessels Regulations

421 Subsection 4(2) of the *Long-Range Identification and Tracking of Vessels Regulations*⁸ is replaced by the following:**Exception — sea area A1**

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a vessel that operates exclusively in sea area A1 if it is fitted with an automatic identification system that meets the requirements of section 118 of the *Navigation Safety Regulations, 2020* and is operated in accordance with that section.

422 Paragraph 7(3)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) make an entry, in the record of navigational activities and events maintained under section 138 of the

(3) L'alinéa 3c) du tableau du paragraphe 413(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Équipement de navigation
3	c) un compas magnétique conforme aux exigences du <i>Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation</i> .

420 (1) L'alinéa 1c) du tableau du paragraphe 511(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Équipement de navigation
1	c) un compas magnétique conforme aux exigences du <i>Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation</i> .

(2) L'alinéa 2c) du tableau du paragraphe 511(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Équipement de navigation
2	c) un compas magnétique conforme aux exigences du <i>Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation</i> .

(3) L'alinéa 3c) du tableau du paragraphe 511(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Équipement de navigation
3	c) un compas magnétique conforme aux exigences du <i>Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation</i> .

Règlement sur l'identification et le suivi à distance des bâtiments

421 Le paragraphe 4(2) du *Règlement sur l'identification et le suivi à distance des bâtiments*⁸ est remplacé par ce qui suit :**Exception — zone océanique A1**

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard d'un bâtiment qui est exploité exclusivement dans la zone océanique A1, qui est muni d'un système d'identification automatique conforme aux exigences de l'article 118 du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* et qui est utilisé conformément à cette disposition.

422 L'alinéa 7(3)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(b) en porter mention dans le registre des activités et événements liés à la navigation qui est tenu en

⁸ SOR/2010-227⁸ DORS/2010-227

Navigation Safety Regulations, 2020, setting out the reasons for the decision and indicating the period during which the equipment was switched off.

423 Paragraph 8(3)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) make an entry, in the record of navigational activities and events maintained under section 138 of the *Navigation Safety Regulations, 2020*, indicating the period during which the transmission of LRIT information was reduced in frequency or temporarily stopped and whether or not the Minister directed the action.

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

Failure of system

9 If the Minister or the Canadian Coast Guard informs the master of a vessel that any part of the system used to receive LRIT information from the vessel or to disseminate the information has failed, the master shall make an entry in the record of navigational activities and events maintained under section 138 of the *Navigation Safety Regulations, 2020* setting out the date and time the master was informed.

Canada–Newfoundland and Labrador Atlantic Accord Implementation Act

Newfoundland Offshore Petroleum Installations Regulations

425 Subsections 36(4) and (5) of the Newfoundland Offshore Petroleum Installations Regulations⁹ are replaced by the following:

(4) The operator of a manned installation shall ensure that the radio communication systems comply with the *Navigation Safety Regulations, 2020* as if the installation were on a ship to which those Regulations apply.

(5) Each installation shall comply with the *Navigation Safety Regulations, 2020* as if the installation were a ship to which those Regulations apply.

application de l'article 138 du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*, en expliquant les motifs de sa décision et en indiquant la période durant laquelle l'équipement a été débranché.

423 L'alinéa 8(3)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) en porter mention dans le registre des activités et événements liés à la navigation qui est tenu en application de l'article 138 du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*, en indiquant la période durant laquelle la fréquence de transmission des renseignements LRIT a été réduite ou la transmission de ceux-ci a été interrompue temporairement et si le ministre l'avait ordonné ou non.

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

Panne du système

9 Si le ministre ou la Garde côtière canadienne l'informe qu'une partie du système utilisé pour recevoir les renseignements LRIT du bâtiment ou les diffuser est en panne, le capitaine du bâtiment en porte mention dans le registre des activités et événements liés à la navigation qui est tenu en application de l'article 138 du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*, en indiquant la date et l'heure à laquelle il en a été informé.

Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada — Terre-Neuve-et-Labrador

Règlement sur les installations pour hydrocarbures de la zone extracôtière de Terre-Neuve

425 Les paragraphes 36(4) et (5) du Règlement sur les installations pour hydrocarbures de la zone extracôtière de Terre-Neuve⁹ sont remplacés par ce qui suit :

(4) L'exploitant de l'installation habitée doit s'assurer que les systèmes de communication radiophonique soient conformes au *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*, comme si l'installation était un navire visé par ce règlement.

(5) L'installation doit être conforme au *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*, comme si elle était un navire visé par ce règlement.

⁹ SOR/95-104

⁹ DORS/95-104

Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act

Nova Scotia Offshore Petroleum Installations Regulations

426 Subsections 36(4) and (5) of the *Nova Scotia Offshore Petroleum Installations Regulations*¹⁰ are replaced by the following:

(4) The operator of a manned installation shall ensure that the radio communication systems comply with the *Navigation Safety Regulations, 2020* as if the installation were a ship to which those Regulations apply.

(5) Each installation shall comply with the *Navigation Safety Regulations, 2020* as if the installation were a ship to which those Regulations apply.

Canada Oil and Gas Operations Act

Canada Oil and Gas Installations Regulations

427 Subsections 36(4) and (5) of the *Canada Oil and Gas Installations Regulations*¹¹ are replaced by the following:

(4) The operator of a manned offshore installation shall ensure that the radio communication systems comply with the *Navigation Safety Regulations, 2020* as if the installation were a ship to which those Regulations apply.

(5) Each installation shall comply with the *Navigation Safety Regulations, 2020* as if the installation were a ship to which those Regulations apply.

Repeals

428 The following Regulations are repealed:

(a) the *VHF Radiotelephone Practices and Procedures Regulations*¹²;

(b) the *St. Clair and Detroit River Navigation Safety Regulations*¹³;

(c) the *Anchorage Regulations*¹⁴;

¹⁰ SOR/95-191

¹¹ SOR/96-118

¹² SOR/81-364

¹³ SOR/84-335

¹⁴ SOR/88-101

Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers

Règlement sur les installations pour hydrocarbures de la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse

426 Les paragraphes 36(4) et (5) du *Règlement sur les installations pour hydrocarbures de la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse*¹⁰ sont remplacés par ce qui suit :

(4) L'exploitant de l'installation habitée doit s'assurer que les systèmes de communication radiophonique soient conformes au *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*, comme si l'installation était un navire visé par ce règlement.

(5) L'installation doit être conforme au *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*, comme si elle était un navire visé par ce règlement.

Loi sur les opérations pétrolières au Canada

Règlement sur les installations pétrolières et gazières au Canada

427 Les paragraphes 36(4) et (5) du *Règlement sur les installations pétrolières et gazières au Canada*¹¹ sont remplacés par ce qui suit :

(4) L'exploitant de l'installation habitée au large des côtes doit s'assurer que les systèmes de communication radiophonique soient conformes au *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*, comme si l'installation était un navire visé par ce règlement.

(5) L'installation au large des côtes doit être conforme au *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*, comme si elle était un navire visé par ce règlement.

Abrogations

428 Les règlements ci-après sont abrogés :

a) le *Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF*¹²;

b) le *Règlement sur la sécurité de la navigation dans les rivières St. Clair et Détroit*¹³;

c) le *Règlement sur le mouillage des navires*¹⁴;

¹⁰ DORS/95-191

¹¹ DORS/96-118

¹² DORS/81-364

¹³ DORS/84-335

¹⁴ DORS/88-101

- (d) the Burlington Canal Regulations¹⁵;**
- (e) the Charts and Nautical Publications Regulations, 1995¹⁶;**
- (f) the Ship Station (Radio) Regulations, 1999¹⁷;**
- (g) the Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999¹⁸;**
- (h) the Navigation Safety Regulations¹⁹; and**
- (i) the Voyage Data Recorder Regulations²⁰.**

- d) le Règlement sur le canal de Burlington¹⁵;**
- e) le Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995)¹⁶;**
- f) le Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)¹⁷;**
- g) le Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)¹⁸;**
- h) le Règlement sur la sécurité de la navigation¹⁹;**
- i) le Règlement sur les enregistreurs des données du voyage²⁰.**

Coming into Force

Registration

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

First anniversary

(2) Section 117 and subsection 118(3) come into force on the first anniversary of the day on which these Regulations are registered.

SCHEDULE 1

(Subsection 101(1), paragraphs 101(6)(a) and 109(1)(a) and subsection 109(2))

STANDARDS RESPECTING EQUIPMENT

Item	Column 1 Equipment	Column 2 IMO Standards	Column 3 ISO Standards	Column 4 IEC Standards
1	Magnetic compasses and compass bearing devices	Resolution A.382(X), Annex II, <i>Magnetic Compasses Carriage and Performance Standards</i>	ISO 25862: <i>Ships and Marine Technology — Marine Magnetic Compasses, Binnacles and Azimuth Reading Devices</i>	N.A.
2	Gyro-compasses and gyro-compass repeaters	Resolution A.424(XI), Annex, <i>Performance Standards for Gyro Compasses</i>	ISO 8728: <i>Ships and Marine Technology — Marine Gyro-compasses</i>	N.A.
3	Transmitting heading devices	Resolution MSC.116(73), Annex, <i>Performance Standards for Marine Transmitting Heading Devices (THDs)</i>	ISO 22090-1: <i>Ships and Marine Technology — Transmitting Heading Devices (THDs) — Part 1: Gyro-compasses</i> ISO 11606: <i>Ships and Marine Technology — Marine Electromagnetic Compasses</i>	N.A.

Entrée en vigueur

Enregistrement

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

Premier anniversaire

(2) L'article 117 et le paragraphe 118(3) entrent en vigueur au premier anniversaire de l'enregistrement du présent règlement.

ANNEXE 1

(paragraphe 101(1), alinéas 101(6)a) et 109(1)a) et paragraphe 109(2))

¹⁵ SOR/89-222

¹⁶ SOR/95-149

¹⁷ SOR/2000-260

¹⁸ SOR/2000-265

¹⁹ SOR/2005-134

²⁰ SOR/2011-203

¹⁵ DORS/89-222

¹⁶ DORS/95-149

¹⁷ DORS/2000-260

¹⁸ DORS/2000-265

¹⁹ DORS/2005-134

²⁰ DORS/2011-203

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Equipment	IMO Standards	ISO Standards	IEC Standards
4	Heading control systems	Resolution A.342(XI), Annex, <i>Recommendation on Performance Standards for Automatic Pilots</i>	ISO 11674: <i>Ships and Marine Technology – Heading Control Systems</i>	N.A.
5	Track control systems	Resolution MSC.74(69), Annex 2, <i>Adoption of New and Amended Performance Standards</i>	N.A.	IEC 62065: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Track Control Systems – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
6	Radars, electronic plotting aids and automatic tracking aids			
	(a) equipment installed before July 1, 2008; and	Resolution A.477(XII), Annex, <i>Performance Standards for Radar Equipment</i>	N.A.	IEC 62388: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Shipborne Radar – Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
	(b) equipment installed on or after July 1, 2008	Resolution MSC.192(79), Annex, <i>Adoption of the Revised Performance Standards for Radar Equipment</i>	N.A.	IEC 62388: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Shipborne Radar – Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
7	Automatic radar plotting aids (ARPAs)			
	(a) equipment installed before July 1, 2008; and	Resolution A.823(19), Annex, <i>Performance Standards for Automatic Radar Plotting Aids (ARPAs)</i> , as it read on November 23, 1995	N.A.	IEC 62388: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Shipborne Radar – Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
	(b) equipment installed on or after July 1, 2008	Resolution A.823(19), Annex, <i>Performance Standards for Automatic Radar Plotting Aids (ARPAs)</i>	N.A.	IEC 62388: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Shipborne Radar – Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
8	GNSS receiver			
	(a) shipborne global positioning system (GPS) receiver equipment			
	(i) equipment installed before July 1, 2003, and	Resolution A.819(19), Annex, <i>Performance Standards for Shipborne Global Positioning System (GPS) Receiver Equipment</i> , as it read on November 23, 1995	N.A.	IEC 61108-1: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Global Navigation Satellite Systems (GNSS) – Part 1: Global Positioning System (GPS) – Receiver Equipment – Performance Standards, Methods of Testing and Required Test Results</i>

Item	Column 1 Equipment	Column 2 IMO Standards	Column 3 ISO Standards	Column 4 IEC Standards
	(ii) equipment installed on or after July 1, 2003;	Resolution A.819(19), Annex, <i>Performance Standards for Shipborne Global Positioning System (GPS) Receiver Equipment</i>	N.A.	IEC 61108-1: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Global Navigation Satellite Systems (GNSS) – Part 1: Global Positioning System (GPS) – Receiver Equipment – Performance Standards, Methods of Testing and Required Test Results</i>
	(b) shipborne GLONASS receiver equipment			
	(i) equipment installed before July 1, 2003, and	Resolution MSC.53(66), Annex, <i>Performance Standards for Shipborne GLONASS Receiver Equipment</i> , as it read on May 30, 1996	N.A.	IEC 61108-2: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Global Navigation Satellite Systems (GNSS) – Part 2: Global Navigation Satellite System (GLONASS) – Receiver Equipment – Performance Standards, Methods of Testing and Required Test Results</i>
	(ii) equipment installed on or after July 1, 2003;	Resolution MSC.53(66), Annex, <i>Performance Standards for Shipborne GLONASS Receiver Equipment</i>	N.A.	IEC 61108-2: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Global Navigation Satellite Systems (GNSS) – Part 2: Global Navigation Satellite System (GLONASS) – Receiver Equipment – Performance Standards, Methods of Testing and Required Test Results</i>
	(c) shipborne DGPS and DGLONASS maritime radio beacon receiver equipment			
	(i) equipment installed before July 1, 2003, and	Resolution MSC.64(67), Annex 2, <i>Adoption of New and Amended Performance Standards</i> , as it read on December 4, 1996	N.A.	IEC 61108-4: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Global Navigation Satellite Systems (GNSS) – Part 4: Shipborne DGPS and DGLONASS Maritime Radio Beacon Receiver Equipment – Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
	(ii) equipment installed on or after July 1, 2003;	Resolution MSC.64(67), Annex 2, <i>Adoption of New and Amended Performance Standards</i>	N.A.	IEC 61108-4: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Global Navigation Satellite Systems (GNSS) – Part 4: Shipborne DGPS and DGLONASS Maritime Radio Beacon Receiver Equipment – Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>

Item	Column 1 Equipment	Column 2 IMO Standards	Column 3 ISO Standards	Column 4 IEC Standards
	(d) shipborne combined GPS/GLONASS receiver equipment;	Resolution MSC.74(69), Annex 1, <i>Adoption of New and Amended Performance Standards</i>	N.A.	N.A.
	(e) shipborne BEIDOU satellite navigation system (BDS) receiver equipment;	Resolution MSC.379(93), Annex, <i>Performance Standards for Shipborne BEIDOU Satellite Navigation System (BDS) Receiver Equipment</i>	N.A.	N.A.
	(f) shipborne GALILEO receiver equipment; and	Resolution MSC.233(82), Annex, <i>Adoption of the Performance Standards for Shipborne GALILEO Receiver Equipment</i>	N.A.	IEC 61108-3: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Global Navigation Satellite Systems (GNSS) – Part 3: Galileo Receiver Equipment – Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
	(g) multi-system shipborne radionavigation receivers	Resolution MSC.401(95), Annex, <i>Performance Standards for Multi-System Shipborne Radionavigation Receivers</i>	N.A.	IEC 60812: <i>Failure Modes and Effects Analysis (FMEA and FMECA)</i>
9	Echo-sounding equipment			
	(a) equipment installed before January 1, 2001; and	Resolution A.224(VII), Annex, <i>Performance Standards for Echo-Sounding Equipment</i> , as it read on October 12, 1971	ISO 9875: <i>Ships and Marine Technology – Marine Echo-sounding Equipment</i>	N.A.
	(b) equipment installed on or after January 1, 2001	Resolution A.224(VII), Annex, <i>Performance Standards for Echo-Sounding Equipment</i>	ISO 9875: <i>Ships and Marine Technology – Marine Echo-sounding Equipment</i>	N.A.
10	Speed-and-distance measuring devices			
	(a) equipment installed before July 1, 2002; and	Resolution A.824(19), Annex, <i>Performance Standards for Devices to Indicate Speed and Distance</i> , as it read on November 23, 1995	N.A.	IEC 61023: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Marine Speed and Distance Measuring Equipment (SDME) – Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
	(b) equipment installed on or after July 1, 2002	Resolution A.824(19), Annex, <i>Performance Standards for Devices to Indicate Speed and Distance</i>	N.A.	IEC 61023: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Marine Speed and Distance Measuring Equipment (SDME) – Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
11	Rate-of-turn indicators	Resolution A.526(13), Annex, <i>Performance Standards for Rate-of-turn Indicators</i>	N.A.	N.A.
12	Daylight signalling lamps	Resolution MSC.95(72), Annex, <i>Performance Standards for Daylight Signalling Lamps</i>	N.A.	N.A.
13	Sound-reception systems	Resolution MSC.86(70), Annex 1, <i>Adoption of New and Amended Performance Standards for Navigational Equipment</i>	N.A.	N.A.

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Equipment	IMO Standards	ISO Standards	IEC Standards
14	AIS Class A	Resolution MSC.74(69), Annex 3, <i>Adoption of New and Amended Performance Standards</i>	N.A.	IEC 61993-2: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Automatic Identification Systems (AIS) – Part 2: Class A Shipborne Equipment of the Automatic Identification System (AIS) – Operational and Performance Requirements, Methods of Test and Required Test Results</i>
15	AIS Class B	N.A.	N.A.	IEC 62287-1: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Class B Shipborne Equipment of the Automatic Identification System (AIS) – Part 1: Carrier-sense Time Division Multiple Access (CSTDMA) Techniques</i> IEC 62287-2: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Class B Shipborne Equipment of the Automatic Identification System (AIS) – Part 2: Self-organising Time Division Multiple Access (SOTDMA) Techniques</i>
16	ECDIS			
	(a) ECDIS installed before January 1, 1999;	Resolution A.817(19), Annex, <i>Performance Standards for Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS)</i> , as it read on November 23, 1995	N.A.	IEC 61174: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
	(b) ECDIS installed on or after January 1, 1999 and before January 1, 2009; and	Resolution A.817(19), Annex, <i>Performance Standards for Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS)</i>	N.A.	IEC 61174: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
	(c) ECDIS installed on or after January 1, 2009	Resolution MSC.232(82), Annex, <i>Adoption of the Revised Performance Standards for Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS)</i>	N.A.	IEC 61174: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
17	Voyage data recorders (VDRs)			
	(a) VDR installed before June 1, 2008;	Resolution A.861(20), Annex, <i>Performance Standards for Shipborne Voyage Data Recorders (VDRs)</i> , as it read on November 27, 1997	N.A.	IEC 61996: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Shipborne Voyage Data Recorder (VDR) – Performance Requirements – Methods of Testing and Required Test Results</i>

Item	Column 1 Equipment	Column 2 IMO Standards	Column 3 ISO Standards	Column 4 IEC Standards
	(b) VDR installed on or after June 1, 2008 and before July 1, 2014; and	Resolution A.861(20), Annex, <i>Performance standards for Shipborne Voyage Data Recorders (VDRs)</i>	N.A.	IEC 61996-1: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Shipborne Voyage Data Recorder (VDR) – Part 1: Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
	(c) VDR installed on or after July 1, 2014	Resolution MSC.333(90), Annex, <i>Adoption of Revised Performance Standards for Shipborne Voyage Data Recorders (VDRs)</i>	N.A.	IEC 61996-1: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Shipborne Voyage Data Recorder (VDR) – Part 1: Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
18	Simplified voyage data recorders (S-VDRs)			
	(a) S-VDR installed before June 1, 2008; and	Resolution MSC.163(78), Annex, <i>Performance Standards for Shipborne Simplified Voyage Data Recorders (S-VDRs)</i> , as it read on May 17, 2004	N.A.	IEC 61996-2: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Shipborne Voyage Data Recorder (VDR) – Part 2: Simplified Voyage Data Recorder (S-VDR) – Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
	(b) S-VDR installed on or after June 1, 2008	Resolution MSC.163(78), Annex, <i>Performance Standards for Shipborne Simplified Voyage Data Recorders (S-VDRs)</i>	N.A.	IEC 61996-2: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Shipborne Voyage Data Recorder (VDR) – Part 2: Simplified Voyage Data Recorder (S-VDR) – Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
19	Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) installed on or after July 1, 2003	Resolution MSC.128(75), Annex, <i>Performance Standards for a Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS)</i>	N.A.	IEC 62616: <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS)</i>

NORMES RELATIVES À L'ÉQUIPEMENT

Article	Colonne 1 Équipement	Colonne 2 Normes de l'OMI	Colonne 3 Normes ISO	Colonne 4 Normes de la CEI
1	Compas magnétiques et dispositifs de relèvement au compas	Résolution A.382(X), annexe II, <i>Magnetic Compasses Carriage and Performance Standards</i>	ISO 25862 : <i>Ships and Marine Technology – Marine Magnetic Compasses, Binnacles and Azimuth Reading Devices</i>	S/O
2	Gyrocompas et répéteurs au gyrocompas	Résolution A.424(XI), annexe, <i>Performance Standards for Gyro Compasses</i>	ISO 8728 : <i>Ships and Marine Technology – Marine Gyro-compasses</i>	S/O
3	Indicateurs du cap à transmission	Résolution MSC.116(73), annexe, <i>Performance Standards for Marine Transmitting Heading Devices (THDs)</i>	ISO 22090-1 : <i>Ships and Marine Technology – Transmitting Heading Devices (THDs) – Part 1: Gyro-compasses</i> ISO 11606 : <i>Ships and Marine Technology – Marine Electromagnetic Compasses</i>	S/O

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Équipement	Normes de l'OMI	Normes ISO	Normes de la CEI
4	Systèmes de contrôle du cap	Résolution A.342(XI), annexe, <i>Recommendation on Performance Standards for Automatic Pilots</i>	ISO 11674 : <i>Navires et technologie maritime — Systèmes de contrôle du cap</i>	S/O
5	Systèmes de contrôle de la route	Résolution MSC.74(69), annexe 2, <i>Adoption of New and Amended Performance Standards</i>	S/O	CEI 62065 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes — Systèmes de contrôle de route — Exigences opérationnelles et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats exigibles</i>
6	Radars, aides de pointage électroniques et aides de poursuite automatiques			
	a) Équipement installé avant le 1 ^{er} juillet 2008	Résolution A.477(XII), annexe, <i>Performance standards for Radar Equipment</i>	S/O	CEI 62388 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes — Radar de bord — Exigences de performance, méthodes d'essai et résultats exigés</i>
	b) Équipement installé le 1 ^{er} juillet 2008 ou après cette date	Résolution MSC.192(79), annexe, <i>Adoption of the Revised Performance Standards for Radar Equipment</i>	S/O	CEI 62388 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes — Radar de bord — Exigences de performance, méthodes d'essai et résultats exigés</i>
7	Aides de pointage radar automatiques (APRA)			
	a) Équipement installé avant le 1 ^{er} juillet 2008	Résolution A.823(19), annexe, <i>Performance Standards for Automatic Radar Plotting Aids (ARPA's)</i> , dans sa version au 23 novembre 1995	S/O	CEI 62388 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes — Radar de bord — Exigences de performance, méthodes d'essai et résultats exigés</i>
	b) Équipement installé le 1 ^{er} juillet 2008 ou après cette date	Résolution A.823(19), annexe, <i>Performance Standards for Automatic Radar Plotting Aids (ARPA's)</i>	S/O	CEI 62388 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes — Radar de bord — Exigences de performance, méthodes d'essai et résultats exigés</i>
8	Récepteurs GNSS			
	a) Équipement de réception de bord du système mondial de localisation (GPS)			
	i) Équipement installé avant le 1 ^{er} juillet 2003	Résolution A.819(19), annexe, <i>Performance Standards for Shipborne Global Positioning System (GPS) Receiver Equipment</i> , dans sa version au 23 novembre 1995	S/O	CEI 61108-1 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes — Système mondial de navigation par satellite (GNSS) — Partie 1 : Système de positionnement par satellite GPS — Matériel de réception — Normes de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats exigibles</i>

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	
Article	Équipement	Normes de l'OMI	Normes ISO	
			Normes de la CEI	
	ii) Équipement installé le 1 ^{er} juillet 2003 ou après cette date	Résolution A.819(19), annexe, <i>Performance Standards for Shipborne Global Positioning System (GPS) Receiver Equipment</i>	S/O	CEI 61108-1 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Système mondial de navigation par satellite (GNSS) – Partie 1 : Système de positionnement par satellite GPS – Matériel de réception – Normes de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigibles</i>
	b) Équipement de réception de bord du système GLONASS			
	i) Équipement installé avant le 1 ^{er} juillet 2003	Résolution MSC.53(66), annexe, <i>Performance Standards for Shipborne GLONASS Receiver Equipment</i> , dans sa version au 30 mai 1996	S/O	CEI 61108-2 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Système mondial de navigation par satellite (GNSS) – Partie 2 : Système de navigation par satellite GLONASS – Matériel de réception – Normes de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigibles</i>
	ii) Équipement installé le 1 ^{er} juillet 2003 ou après cette date	Résolution MSC.53(66), annexe, <i>Performance Standards for Shipborne GLONASS Receiver Equipment</i>	S/O	CEI 61108-2 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Système mondial de navigation par satellite (GNSS) – Partie 2 : Système de navigation par satellite GLONASS – Matériel de réception – Normes de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigibles</i>
	c) Équipement de réception de bord des émissions DGPS et DGLONASS des radiophares maritimes			
	i) Équipement installé avant le 1 ^{er} juillet 2003	Résolution MSC.64(67), annexe 2, <i>Adoption of New and Amended Performance Standards</i> , dans sa version au 4 décembre 1996	S/O	CEI 61108-4 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Système mondial de navigation par satellite (GNSS) – Partie 4 : Équipement pour récepteur de balises radioélectriques DGLONASS et DGPS embarqués – Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés</i>

Article	Colonne 1 Équipement	Colonne 2 Normes de l'OMI	Colonne 3 Normes ISO	Colonne 4 Normes de la CEI
	ii) Équipement installé le 1 ^{er} juillet 2003 ou après cette date	Résolution MSC.64(67), annexe 2, <i>Adoption of New and Amended Performance Standards</i>	S/O	CEI 61108-4 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes — Système mondial de navigation par satellite (GNSS) — Partie 4 : Équipement pour récepteur de balises radioélectriques DGLONASS et DGPS embarqués — Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés</i>
	d) Équipement de bord destiné à la réception combinée des émissions GPS/GLONASS	Résolution MSC.74(69), annexe 1, <i>Adoption of New and Amended Performance Standards</i>	S/O	S/O
	e) Équipement de réception de bord du système de navigation satellite BEIDOU (BDS)	Résolution MSC.379(93), annexe, <i>Performance Standards for Shipborne BEIDOU Satellite Navigation System (BDS) Receiver Equipment</i>	S/O	S/O
	f) Équipement de réception de bord du système GALILEO	Résolution MSC.233(82), annexe, <i>Adoption of the Performance Standards for Shipborne GALILEO Receiver Equipment</i>	S/O	CEI 61108-3 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes — Système mondial de navigation par satellite (GNSS) — Partie 3 : Matériel de réception Galileo — Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés</i>
	g) Équipement de réception de bord de radionavigation multi-systèmes	Résolution MSC.401(95), annexe, <i>Performance Standards for Multi-System Shipborne Radionavigation Receives</i>	S/O	CEI 60812 : <i>Analyse des modes de défaillance et de leurs effets (AMDE et AMDEC)</i>
9	Matériel de sondage par écho			
	a) Équipement installé avant le 1 ^{er} janvier 2001	Résolution A.224(VII), annexe, <i>Performance Standards for Echo-Sounding Equipment</i> , dans sa version au 12 octobre 1971	ISO 9875 : <i>Navires et technologie maritime — Appareils de sondage par écho</i>	S/O
	b) Équipement installé le 1 ^{er} janvier 2001 ou après cette date	Résolution A.224(VII), annexe, <i>Performance Standards for Echo-Sounding Equipment</i>	ISO 9875 : <i>Navires et technologie maritime — Appareils de sondage par écho</i>	S/O
10	Appareils de mesure de la vitesse et de la distance			
	a) Équipement installé avant le 1 ^{er} juillet 2002	Résolution A.824(19), annexe, <i>Performance Standards for Devices to Indicate Speed and Distance</i> , dans sa version au 23 novembre 1995	S/O	CEI 61023 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes — Équipements de mesurage de la vitesse et de la distance (SDME) — Exigences de performance, méthodes de test et résultats exigibles</i>

Article	Colonne 1 Équipement	Colonne 2 Normes de l'OMI	Colonne 3 Normes ISO	Colonne 4 Normes de la CEI
	b) Équipement installé le 1 ^{er} juillet 2002 ou après cette date	Résolution A.824(19), annexe, <i>Performance Standards for Devices to Indicate Speed and Distance</i>	S/O	CEI 61023 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Équipement de mesurage de la vitesse et de la distance (SDME) – Exigences de performance, méthodes de test et résultats exigibles</i>
11	Indicateurs de taux de giration	Résolution A.526(13), annexe, <i>Performance Standards for Rate-of-turn Indicators</i>	S/O	S/O
12	Fanaux de signalisation de jour	Résolution MSC.95(72), annexe, <i>Performance Standards for Daylight Signalling Lamps</i>	S/O	S/O
13	Dispositifs de réception des signaux sonores	Résolution MSC.86(70), annexe 1, <i>Adoption of New and Amended Performance Standards for Navigational Equipment</i>	S/O	S/O
14	AIS de classe A	Résolution MSC.74(69), annexe 3, <i>Adoption of New and Amended Performance Standards</i>	S/O	CEI 61993-2 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Systèmes d'identification automatique (AIS) – Partie 2 : Équipements AIS de type Classe A embarqués – Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés</i>
15	AIS de classe B	S/O	S/O	IEC 62287-1 : <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Class B Shipborne Equipment of the Automatic Identification System (AIS) – Part 1: Carrier-sense Time Division Multiple Access (CSTDMA) Techniques</i> IEC 62287-2 : <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Class B Shipborne Equipment of the Automatic Identification System (AIS) – Part 2: Self-organising Time Division Multiple Access (SOTDMA) Techniques</i>
16	SVCEI a) SVCEI installé avant le 1 ^{er} janvier 1999	Résolution A.817(19), annexe, <i>Performance Standards for Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS)</i> , dans sa version au 23 novembre 1995	S/O	CEI 61174 : <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	
Article	Équipement	Normes de l'OMI	Normes ISO	
			Normes de la CEI	
	b) SVCEI installé le 1 ^{er} janvier 1999 ou après cette date mais avant le 1 ^{er} janvier 2009	Résolution A.817(19), annexe, <i>Performance Standards for Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS)</i>	S/O	CEI 61174 : <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
	c) SVCEI installé le 1 ^{er} janvier 2009 ou après cette date	Résolution MSC.232(82), annexe, <i>Adoption of the Revised Performance Standards for Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS)</i>	S/O	CEI 61174 : <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>
17	Enregistreur des données du voyage (VDR)			
	a) VDR installé avant le 1 ^{er} juin 2008	Résolution A.861(20), annexe, <i>Performance Standards for Shipborne Voyage Data Recorders (VDRs)</i> , dans sa version au 27 novembre 1997	S/O	CEI 61996 : <i>Maritime Navigation and Radiocommunication Equipment and Systems – Shipborne Voyage Data Recorder (VDR) – Performance Requirements – Methods of Testing and Required Test Results</i>
	b) VDR installé le 1 ^{er} juin 2008 ou après cette date mais avant le 1 ^{er} juillet 2014	Résolution A.861(20), annexe, <i>Performance Standards for Shipborne Voyage Data Recorders (VDRs)</i>	S/O	CEI 61996-1 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Enregistreurs de données de navigation embarqué (VDR) – Partie 1 : Exigences de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés</i>
	c) VDR installé le 1 ^{er} juillet 2014 ou après cette date	Résolution MSC.333(90), annexe, <i>Adoption of Revised Performance Standards for Shipborne Voyage Data Recorders (VDRs)</i>	S/O	CEI 61996-1 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Enregistreurs de données de navigation embarqué (VDR) – Partie 1 : Exigences de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés</i>
18	Enregistreur des données du voyage simplifié (S-VDR)			
	a) S-VDR installé avant le 1 ^{er} juin 2008	Résolution MSC.163(78), annexe, <i>Performance Standards for Shipborne Simplified Voyage Data Recorders (S-VDRs)</i> , dans sa version au 17 mai 2004	S/O	CEI 61996-2 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes – Enregistreurs de données de navigation embarqué (VDR) – Partie 2 : Enregistreur de données de navigation simplifié (S-VDR) – Exigences de performance, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés</i>

Article	Colonne 1 Équipement	Colonne 2 Normes de l'OMI	Colonne 3 Normes ISO	Colonne 4 Normes de la CEI
	b) S-VDR installé le 1 ^{er} juin 2008 ou après cette date	Résolution MSC.163(78), annexe, <i>Performance Standards for Shipborne Simplified Voyage Data Recorders (S-VDRs)</i>	S/O	CEI 61996-2 : <i>Matériels et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes — Enregistreurs de données de navigation embarqué (VDR) — Partie 2 : Enregistreur de données de navigation simplifié (S-VDR) — Exigences de performance, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés</i>
19	Système d'alarme pour la surveillance de l'activité de navigation sur le pont (BNWAS) installé le 1 ^{er} juillet 2003 ou après cette date	Résolution MSC.128(75), annexe, <i>Performance Standards for a Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS)</i>	S/O	CEI 62616 : <i>Équipements et systèmes de navigation et de radiocommunication maritimes — Système d'alarme pour la surveillance de l'activité de navigation sur le pont</i>

SCHEDULE 2

(Subsection 101(7) and paragraph 105(b))

STANDARDS RESPECTING EQUIPMENT BEFORE JULY 1, 2002

Item	Column 1 Equipment	Column 2 IMO Standards
1	Magnetic compasses	Resolution A.382(X), Annex II, <i>Magnetic Compasses Carriage and Performance Standards</i> , as it read on June 30, 2002
2	Gyro-compasses	Resolution A.424(XI), Annex, <i>Performance Standards for Gyro Compasses</i> , as it read on June 30, 2002
3	Radars	Resolution A.278(VIII), Annex, <i>Supplement to the Recommendation on Performance Standards for Navigational Radar Equipment (Resolution A.222(VII)) — Symbols for Controls on Marine Navigational Radar Equipment</i> , as it read on June 30, 2002 Resolution A.477(XII), Annex, <i>Performance Standards for Radar Equipment</i> , as it read on June 30, 2002 Resolution A.820(19), Annex, <i>Performance Standards for Navigational Radar Equipment for High-speed Craft</i> , as it read on June 30, 2002
4	Automatic radar plotting aids (ARPAs)	Resolution A.823(19), Annex, <i>Performance Standards for Automatic Radar Plotting Aids</i> , as it read on June 30, 2002

ANNEXE 2

(paragraphe 101(7) et alinéa 105b))

NORMES RELATIVES À L'ÉQUIPEMENT AVANT LE 1^{ER} JUILLET 2002

Article	Colonne 1 Équipement	Colonne 2 Normes de l'OMI
1	Compas magnétiques	Résolution A.382(X), annexe II, <i>Magnetic Compasses Carriage and Performance Standards</i> , dans sa version au 30 juin 2002
2	Gyrocompas	Résolution A.424(XI), annexe, <i>Performance Standards for Gyro-compasses</i> , dans sa version au 30 juin 2002
3	Radars	Résolution A.278(VIII), annexe, <i>Supplement to the Recommendation on Performance Standards for Navigational Radar Equipment (Resolution A.222(VII)) — Symbols for Controls on Marine Navigational Radar Equipment</i> , dans sa version au 30 juin 2002 Résolution A.477(XII), annexe, <i>Performance Standards for Radar Equipment</i> , dans sa version au 30 juin 2002 Résolution A.820(19), annexe, <i>Performance Standards for Navigational Radar Equipment for High-speed Craft</i> , dans sa version au 30 juin 2002
4	Aides de pointage radar automatiques (APRA)	Résolution A.823(19), annexe, <i>Performance Standards for Automatic Radar Plotting Aids (ARPAs)</i> , dans sa version au 30 juin 2002

Item	Column 1 Equipment	Column 2 IMO Standards	Article	Colonne 1 Équipement	Colonne 2 Normes de l'OMI
5	Shipborne GPS receiver equipment	Resolution A.819(19), Annex, <i>Performance Standards for Shipborne Global Positioning System (GPS) Receiver Equipment</i> , as it read on June 30, 2002	5	Équipement de réception de bord du système mondial de localisation (GPS)	Résolution A.819(19), annexe, <i>Performance Standards for Shipborne Global Positioning System (GPS) Receiver Equipment</i> , dans sa version au 30 juin 2002
6	Echo-sounding equipment	Resolution A.224(VII), Annex, <i>Performance Standards for Echo-Sounding Equipment</i> , as it read on June 30, 2002	6	Matériel de sondage par écho	Résolution A.224(VII), annexe, <i>Performance Standards for Echo-Sounding Equipment</i> , dans sa version au 30 juin 2002
7	Speed-and-distance measuring devices	Resolution A.824(19), Annex, <i>Performance Standards for Devices to Indicate Speed and Distance</i> , as it read on June 30, 2002	7	Appareils de mesure de la vitesse et de la distance	Résolution A.824(19), annexe, <i>Performance Standards for Devices to Indicate Speed and Distance</i> , dans sa version au 30 juin 2002
8	Rate-of-turn indicators	Resolution A.526(13), Annex, <i>Performance Standards for Rate-of-turn Indicators</i> , as it read on June 30, 2002	8	Indicateurs de taux de giration	Résolution A.526(13), annexe, <i>Performance Standards for Rate-of-turn Indicators</i> , dans sa version au 30 juin 2002

SCHEDULE 3

(Subsection 222(1))

PERFORMANCE STANDARDS AND TESTING STANDARDS

Item	Column 1 Equipment	Column 2 IMO Standards	Column 3 IEC Standards	Column 4 European Telecommunications Standards Institute Standards
1	VHF radio Installation - capable of DSC	Resolution A.803(19), Annex, <i>Performance Standards for Shipborne VHF Radio Installations Capable of Voice Communication and Digital Selective Calling</i>	<p>IEC 61097-3: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 3: Digital Selective Calling (DSC) Equipment – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Testing Results</i></p> <p>IEC-61097-7: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 7: Shipborne VHF Radiotelephone Transmitter and Receiver – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p> <p>IEC 61097-8: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 8: Shipborne Watchkeeping Receivers for the Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and VHF Bands – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p>	<p>EN 300 338-1: <i>Technical Characteristics and Methods of Measurement for Equipment for Generation, Transmission and Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and/or VHF Mobile Service; Part 1: Common Requirements</i></p> <p>EN 300 338-2: <i>Technical Characteristics and Methods of Measurement for Equipment for Generation, Transmission and Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and/or VHF Mobile Service; Part 2: Class A/B DSC</i></p> <p>EN 301 033: <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Technical Characteristics and Methods of Measurement for Shipborne Watchkeeping Receivers for Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and VHF Bands</i></p> <p>EN 300 162-1: <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Radiotelephone Transmitters and Receivers for the Maritime Mobile Service Operating in VHF Bands; Part 1: Technical Characteristics and Methods of Measurement</i></p>

ANNEXE 3

(paragraphe 222(1))

Item	Equipment	IMO Standards	IEC Standards	European Telecommunications Standards Institute Standards
2	MF radio installation	Resolution A.804(19), Annex, Performance Standards for Shipborne MF Radio Installations Capable of Voice Communications and Digital Selective Calling	<p>IEC 61097-3: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 3: Digital Selective Calling (DSC) Equipment – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p> <p>IEC 61097-8: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 8: Shipborne Watchkeeping Receivers for the Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and VHF Bands – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p> <p>IEC 61097-9: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 9: Shipborne Transmitters and Receivers for Use in the MF and HF Bands Suitable for Telephony, Digital Selective Calling (DSC) and Narrow Band Direct Printing (NBDP) – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p>	<p>EN 300 338-1: <i>Technical Characteristics and Methods of Measurement for Equipment for Generation, Transmission and Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and/or VHF Mobile Service; Part 1: Common Requirements</i></p> <p>EN 300 338-2: <i>Technical Characteristics and Methods of Measurement for Equipment for Generation, Transmission and Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and/or VHF Mobile Service; Part 2: Class A/B DSC</i></p> <p>EN 301 033: <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Technical Characteristics and Methods of Measurement for Shipborne Watchkeeping Receivers for Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and VHF Bands</i></p> <p>EN 300 373-1: <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Maritime Mobile Transmitters and Receivers for use in the MF and HF Bands; Part 1: Technical Characteristics and Methods of Measurement</i></p>
3	MF/HF radio installation	Resolution A.806(19), Annex, Performance Standards for Shipborne MF/HF Radio Installations Capable of Voice Communications, Narrowband Direct Printing and Digital Selective Calling	<p>IEC 61097-3: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 3: Digital Selective Calling (DSC) Equipment – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p> <p>IEC 61097-8: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 8: Shipborne Watchkeeping Receivers for the Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and VHF Bands – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p> <p>IEC 61097-9: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 9: Shipborne Transmitters and Receivers for Use in the MF and HF Bands Suitable for Telephony, Digital Selective Calling (DSC) and Narrow Band Direct Printing (NBDP) – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p>	<p>ETS 300 067: <i>Radio Equipment and Systems Radiotelex Equipment Operating in the Maritime MF/HF Service Technical Characteristics and Methods of Measurement</i></p> <p>EN 300 338-1: <i>Technical Characteristics and Methods of Measurement for Equipment for Generation, Transmission and Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and/or VHF Mobile Service; Part 1: Common Requirements</i></p> <p>EN 300 338-2: <i>Technical Characteristics and Methods of Measurement for Equipment for Generation, Transmission and Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and/or VHF Mobile Service; Part 2: Class A/B DSC</i></p> <p>EN 300 373-1: <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Maritime Mobile Transmitters and Receivers for Use in the MF and HF Bands; Part 1: Technical Characteristics and Methods of Measurement</i></p> <p>EN 301 033: <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Technical Characteristics and Methods of Measurement for Shipborne Watchkeeping Receivers for Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and VHF Bands</i></p>

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Equipment	IMO Standards	IEC Standards	European Telecommunications Standards Institute Standards
4	INMARSAT	Resolution A.807(19), Annex, Performance Standards for INMARSAT-C Ship Earth Stations Capable of Transmitting and Receiving Direct-Printing Communications Resolution A.808(19), Annex, Performance Standards for Ship Earth Stations Capable of Two-way Communications	IEC 61097-4: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 4: Inmarsat-C Ship Earth Station and Inmarsat Enhanced Group Call (EGC) Equipment – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>	N.A.
5	Enhanced group call equipment	Resolution A.664(16), Annex, Performance Standards for Enhanced Group Call Equipment	IEC 61097-4: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 4: Inmarsat-C Ship Earth Station and Inmarsat Enhanced Group Call (EGC) Equipment – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>	N.A.
6	NAVTEX receiver	Resolution A.525(13), Annex, Performance Standards for Narrow-band Direct Printing Telegraph Equipment for the Reception of Navigational and Meteorological Warnings and Urgent Information to Ships	IEC 61097-6: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 6: Narrowband Direct-printing Telegraph Equipment for the Reception of Navigational and Meteorological Warnings and Urgent Information to Ships (NAVTEX)</i>	EN 300 065: <i>Narrow-band Direct-printing Telegraph Equipment for Receiving Meteorological or Navigational Information (NAVTEX); Harmonised Standard Covering the Essential Requirements of Articles 3.2 and 3.3(g) of the Directive 2014/53/EU</i>
7	EPIRB			
	(a) equipment installed before July 1, 2022; and	Resolution A.810(19), Annex, Performance Standards for Float-free Satellite Emergency Position-indicating Radio Beacons (EPIRBs) Operating on 406 MHz Resolution A.662(16), Annex, Performance Standards for Float-free Release and Activation Arrangements for Emergency Radio Equipment	IEC 61097-2: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 2: COSPAS-SARSAT EPIRB – Satellite Emergency Position Indicating Radio Beacon Operating on 406 MHz – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>	EN 300 066: <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Float-free Maritime Satellite Emergency Position Indicating Radio Beacons (EPIRBs) Operating in the 406,0 MHz to 406,1 MHz Frequency Band; Technical Characteristics and Methods of Measurement</i>
	(b) equipment installed on or after July 1, 2022	Resolution MSC.471(101), Annex, Performance Standards for Float-free Emergency Position-indicating Radio Beacons (EPIRBs) Operating on 406 MHz	IEC 61097-2: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 2: COSPAS-SARSAT EPIRB – Satellite Emergency Position Indicating Radio Beacon Operating on 406 MHz – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>	EN 300 066: <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Float-free Maritime Satellite Emergency Position Indicating Radio Beacons (EPIRBs) Operating in the 406,0 MHz to 406,1 MHz Frequency Band; Technical Characteristics and Methods of Measurement</i>

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Equipment	IMO Standards	IEC Standards	European Telecommunications Standards Institute Standards
8	SART (radar)	Resolution A.802(19), Annex, Performance Standards for Survival Craft Radar Transponders for Use in Search and Rescue Operations	IEC 61097-1: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 1: Radar Transponder – Marine Search and Rescue (SART) – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>	N.A.
9	SART (AIS)	Resolution MSC.246(83), Annex, Adoption of Performance Standards for Survival Craft Search and Rescue Transmitters (SART) for Use in Search and Rescue Operations	IEC 61097-14: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 14: AIS Search and Rescue Transmitter (AIS-SART) – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>	N.A.
10	Survival craft VHF radiotelephone	Resolution A.809(19), Annexes 1 and 2, Performance Standards for Survival Craft Two-way VHF Radiotelephone Apparatus	IEC 61097-12: <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 12: Survival Craft Portable Two-way VHF Radiotelephone Apparatus – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>	EN 300 225: <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Technical Characteristics and Methods of Measurement for Survival Craft Portable VHF Radiotelephone Apparatus</i>

NORMES DE FONCTIONNEMENT ET NORMES D'ESSAI

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Équipement	Normes de l'OMI	Normes de la CEI	Normes de l'Institut européen des normes de télécommunications
1	Installation radio VHF avec fonction ASN	Résolution A.803(19), annexe, Performance Standards for Shipborne VHF Radio Installations Capable of Voice Communication and Digital Selective Calling	CEI 61097-3 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 3: Digital Selective Calling (DSC) Equipment – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Testing Results</i> CEI 61097-7 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 7: Shipborne VHF Radiotelephone Transmitter and Receiver – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i> CEI 61097-8 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 8: Shipborne Watchkeeping Receivers for the Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and VHF bands – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>	EN 300 338-1 : <i>Technical Characteristics and Methods of Measurement for Equipment for Generation, Transmission and Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and/or VHF Mobile Service; Part 1: Common Requirements</i> EN 300 338-2 : <i>Technical Characteristics and Methods of Measurement for Equipment for Generation, Transmission and Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and/or VHF Mobile Service; Part 2: Class A/B DSC</i> EN 301 033 : <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Technical Characteristics and Methods of Measurement for Shipborne Watchkeeping Receivers for Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and VHF Bands</i> EN 300 162-1 : <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Radiotelephone Transmitters and Receivers for the Maritime Mobile Service Operating in the VHF Bands; Part 1 : Technical Characteristics and Methods of Measurement</i>

Article	Colonne 1 Équipement	Colonne 2 Normes de l'OMI	Colonne 3 Normes de la CEI	Colonne 4 Normes de l'Institut européen des normes de télécommunications
2	Installation radio MF	Résolution A.804(19), annexe, <i>Performance Standards for Shipborne MF Radio Installations Capable of Voice Communications and Digital Selective Calling</i>	<p>CEI 61097-3 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 3: Digital Selective Calling (DSC) Equipment – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p> <p>CEI 61097-8 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 8: Shipborne Watchkeeping Receivers for the Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and VHF bands – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p> <p>CEI 61097-9 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 9: Shipborne Transmitters and Receivers for Use in the MF and HF Bands Suitable for Telephony, Digital Selective Calling (DSC) and Narrow Band Direct Printing (NBDP) – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p>	<p>EN 300 338-1 : <i>Technical Characteristics and Methods of Measurement for Equipment for Generation, Transmission and Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and/or VHF Mobile Service; Part 1: Common Requirements</i></p> <p>EN 300 338-2 : <i>Technical Characteristics and Methods of Measurement for Equipment for Generation, Transmission and Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and/or VHF Mobile Service; Part 2: Class A/B DSC</i></p> <p>EN 301 033 : <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Technical Characteristics and Methods of Measurement for Shipborne Watchkeeping Receivers for Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and VHF Bands</i></p> <p>EN 300 373-1 : <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Maritime Mobile Transmitters and Receivers for Use in the MF and HF Bands; Part 1: Technical Characteristics and Methods of Measurement</i></p>
3	Installation radio MF/HF	Résolution A.806(19), annexe, <i>Performance Standards for Shipborne MF/HF Radio Installations Capable of Voice Communications, Narrowband Direct Printing and Digital Selective Calling</i>	<p>CEI 61097-3 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 3: Digital Selective Calling (DSC) Equipment – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p> <p>CEI 61097-8 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 8: Shipborne Watchkeeping Receivers for the Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and VHF bands – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p> <p>CEI 61097-9 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) – Part 9: Shipborne Transmitters and Receivers for Use in the MF and HF Bands Suitable for Telephony, Digital Selective Calling (DSC) and Narrow Band Direct Printing (NBDP) – Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i></p>	<p>ETS 300 067 : <i>Radio Equipment and Systems Radiotelex Equipment Operating in the Maritime MF/HF Service Technical Characteristics and Methods of Measurement</i></p> <p>EN 300 338-1 : <i>Technical Characteristics and Methods of Measurement for Equipment for Generation, Transmission and Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and/or VHF Mobile Service; Part 1: Common Requirements</i></p> <p>EN 300 338-2 : <i>Technical Characteristics and Methods of Measurement for Equipment for Generation, Transmission and Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and/or VHF Mobile Service; Part 2: Class A/B DSC</i></p> <p>EN 300 373-1 : <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Maritime Mobile Transmitters and Receivers for Use in the MF and HF Bands; Part 1: Technical Characteristics and Methods of Measurement</i></p> <p>EN 301 033 : <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Technical Characteristics and Methods of Measurement for Shipborne Watchkeeping Receivers for Reception of Digital Selective Calling (DSC) in the Maritime MF, MF/HF and VHF Bands</i></p>

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	
Article	Équipement	Normes de l'OMI	Normes de la CEI	Normes de l'Institut européen des normes de télécommunications
4	INMARSAT	Résolution A.807(19), annexe, <i>Performance Standards for INMARSAT-C Ship Earth Stations Capable of Transmitting and Receiving Direct-Printing Communications</i> Résolution A.808(19), annexe, <i>Performance Standards for Ship Earth Stations Capable of Two-way Communications</i>	CEI 61097-4 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) — Part 4: Inmarsat-C Ship Earth Station and Inmarsat Enhanced Group Call (EGC) Equipment — Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>	S/O
5	Équipement d'appel de groupe amélioré	Résolution A.664(16), annexe, <i>Performance standards for Enhanced Group Call Equipment</i>	CEI 61097-4 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) — Part 4: Inmarsat-C Ship Earth Station and Inmarsat Enhanced Group Call (EGC) Equipment — Operational and Performance Requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>	S/O
6	Récepteur NAVTEX	Résolution A.525(13), annexe, <i>Performance Standards for Narrow-band Direct Printing Telegraph Equipment for the Reception of Navigational and Meteorological Warnings and Urgent Information to Ships</i>	CEI 61097-6 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) — Part 6: Narrowband Direct-printing Telegraph Equipment for the Reception of Navigational and Meteorological Warnings and Urgent Information to Ships (NAVTEX)</i>	ETS 300 065 : <i>Narrow-band Direct-printing Telegraph Equipment for Receiving Meteorological or Navigational Information (NAVTEX); Harmonised Standard Covering the Essential Requirements of Articles 3.2 and 3.3(g) of the Directive 2014/53/EU</i>
7	RLS			
	a) Équipement installé avant le 1 ^{er} juillet 2022	Résolution A.810(19), annexe, <i>Performance Standards for Float-free Satellite Emergency Position-indicating Radio Beacons (EPIRBs) Operating on 406 MHz</i> Résolution A.662(16), annexe, <i>Performance Standards for Float-free Release and Activation Arrangements for Emergency Radio Equipment</i>	CEI 61097-2 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) — Part 2: COSPAS-SARSAT EPIRB — Satellite Emergency Position Indicating Radio Beacon Operating on 406 MHz — Operational and Performance requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>	EN 300 066 : <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Float-free Maritime Satellite Emergency Position Indicating Radio Beacons (EPIRBs) Operating in the 406,0 MHz to 406,1 MHz Frequency Band; Technical Characteristics and Methods of Measurement</i>
	b) Équipement installé le 1 ^{er} juillet 2022 ou après cette date	Résolution MSC.471(101), annexe, <i>Performance Standards for Float-Free Emergency Position-Indicating Radio Beacons (EPIRBs) Operating On 406 MHz</i>	CEI 61097-2 : <i>Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) — Part 2: COSPAS-SARSAT EPIRB — Satellite Emergency Position Indicating Radio Beacon Operating on 406 MHz — Operational and Performance requirements, Methods of Testing and Required Test Results</i>	EN 300 066 : <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Float-free Maritime Satellite Emergency Position Indicating Radio Beacons (EPIRBs) Operating in the 406,0 MHz to 406,1 MHz Frequency Band; Technical Characteristics and Methods of Measurement</i>

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Équipement	Normes de l'OMI	Normes de la CEI	Normes de l'Institut européen des normes de télécommunications
8	Répondeur SAR (radar)	Résolution A.802(19), annexe, <i>Performance Standards for Survival Craft Radar Transponders for Use in Search and Rescue Operations</i>	CEI 61097-1 : <i>Système mondial de détresse et de sécurité en mer (GMDSS) — Partie 1 : Répondeur radar — Recherche et sauvetage maritimes (SAR) — Exigences opérationnelles et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats exigibles</i>	S/O
9	Répondeur SAR (AIS)	Résolution MSC.246(83), annexe, <i>Adoption of Performance Standards for Survival Craft Search and Rescue Transmitters (SART) for Use in Search and Rescue Operations</i>	CEI 61097-14 : <i>Système mondial de détresse et de sécurité en mer (GMDSS) — Partie 14 : Émetteur de recherche et sauvetage AIS — Exigences opérationnelles et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats exigibles</i>	S/O
10	Radiotéléphone VHF pour bateaux de sauvetage	Résolution A.809(19), annexes 1 et 2, <i>Performance Standards for Survival Craft Two-way VHF Radiotelephone Apparatus</i>	CEI 61097-12 : <i>Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) — Partie 12 : Radiotéléphone émetteur-récepteur portable VHF pour embarcation de sauvetage — Exigences d'exploitation et de fonctionnement, méthodes d'essai et résultats d'essai exigés</i>	EN 300 225 : <i>Electromagnetic Compatibility and Radio Spectrum Matters (ERM); Technical Characteristics and Methods of Measurement for Survival Craft Portable VHF Radiotelephone Apparatus</i>

SCHEDULE 4

(Subsections 252(2), 253(1) and 254(1))

VHF RADIOTELEPHONE CHANNELS FOR LISTENING WATCHES AND NAVIGATION SAFETY CALLS

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Vessel	Channel for Listening Watch	Channel for Navigation Safety Calls
1	A Canadian vessel that is in waters outside Canadian jurisdiction	Channel 16 or channel required by state of jurisdiction	Channel 16 or channel required by state of jurisdiction
2	A vessel that is in waters under Canadian jurisdiction, other than the Great Lakes Basin, and that is		
	(a) outside a traffic zone; or	Channel 16	Channel 16
	(b) inside a traffic zone	Appropriate VHF channel	Appropriate VHF channel

ANNEXE 4

(paragraphe 252(2), 253(1) et 254(1))

VOIES RADIOTÉLÉPHONIQUES VHF UTILISÉES POUR L'ÉCOUTE ET LES APPELS RELATIFS À LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Bâtiment	Voie pour l'écoute	Voie pour les appels relatifs à la sécurité de la navigation
1	Bâtiment canadien se trouvant à l'extérieur des eaux de compétence canadienne	voie 16 ou voie exigée par l'État compétent	voie 16 ou voie exigée par l'État compétent
2	Bâtiment se trouvant dans les eaux de compétence canadiennes autres que le bassin des Grands Lacs :		
	a) à l'extérieur d'une zone de gestion du trafic	voie 16	voie 16
	b) à l'intérieur d'une zone de gestion du trafic	voie VHF appropriée	voie VHF appropriée

Column 1			Column 2			Column 3			Colonne 1			Colonne 2			Colonne 3		
Item	Vessel		Channel for Listening Watch		Channel for Navigation Safety Calls	Article	Bâtiment		Voie pour l'écoute		Voie pour les appels relatifs à la sécurité de la navigation						
3	A vessel that is in the Great Lakes Basin, other than in waters referred to in item 4, that is					3	Bâtiment se trouvant dans les eaux du bassin des Grands Lacs, sauf celles visées à l'article 4 :										
	(a) outside a traffic zone and that is required under Part 2 to be fitted with at least						a) à l'extérieur d'une zone de gestion du trafic, si le bâtiment doit être muni, en application de la partie 2 :										
	(i) one bridge-to-bridge VHF radiotelephone installation, or		Channel 16		Channel 16		(i) d'au moins une installation radio VHF entre passerelles		voie 16		voie 16						
	(ii) two bridge-to-bridge VHF radiotelephone installations; or		Channels 13 and 16		Channel 13		(ii) d'au moins deux installations radio VHF entre passerelles		voie 13 et voie 16		voie 13						
	(b) inside a traffic zone and that is required under Part 2 to be fitted with at least						b) à l'intérieur d'une zone de gestion du trafic, si le bâtiment doit être muni, en application de la partie 2 :										
	(i) one bridge-to-bridge VHF radiotelephone installation, or		Appropriate VHF channel		Appropriate VHF channel		(i) d'au moins une installation radio VHF entre passerelles		voie VHF appropriée		voie VHF appropriée						
	(ii) two bridge-to-bridge VHF radiotelephone installations		Channel 13 and appropriate VHF channel		Channel 13		(ii) d'au moins deux installations radio VHF entre passerelles		voie 13 et voie VHF appropriée		voie 13						
4	A vessel that is in waters between the lower exit of the St. Lambert Lock and Crossover Island or between calling-in points Nos. 15 and 16 in the Welland Canal and that is required under Part 2 to be fitted with at least					4	Bâtiment se trouvant entre la sortie inférieure de l'écluse de Saint-Lambert et l'île Crossover, ou entre les points d'appel n ^{os} 15 et 16 dans le canal Welland, si le bâtiment doit être muni, en application de la partie 2 :										
	(a) one bridge-to-bridge radiotelephone installation; or		Appropriate VHF channel		Appropriate VHF Channel		a) d'au moins une installation radio entre passerelles		voie VHF appropriée		voie VHF appropriée						
	(b) two bridge-to-bridge radiotelephone installations		Channel 16 and appropriate VHF channel		Appropriate VHF channel		b) d'au moins deux installations radio VHF entre passerelles		voie VHF appropriée et voie 16		voie VHF appropriée						

SCHEDULE 5

(Sections 301 and 302)

Prohibited Waters**1 Conception Bay — Newfoundland**

Beginning at the lighted cable sign in Broad Cove, Newfoundland, in the position latitude 47°35'45"N., longitude 52°53'10"W., as shown on Canadian Hydrographic Service Chart 4566, edition dated November 23, 1962; thence in a straight line to the position latitude 47°35'45"N., longitude 52°53'37"W.; thence in a straight line to the position latitude 47°37'12"N., longitude 52°55'44"W.; thence in a straight line to the cable landing at Bell Island, Newfoundland, in position latitude 47°37'37"N., longitude 52°56'00"W.; thence in a straight line to the position latitude 47°37'37"N., longitude 52°55'16"W.; thence in a straight line to the position on the shore latitude 47°36'09"N., longitude 52°53'06"W.; thence following the high water mark in a southwesterly direction to the point of beginning.

2 Random Sound — Newfoundland

Beginning at a point on the high-water mark at the easterly extremity of East Random Head, as shown on Canadian Hydrographic Service Charts 4545 and 4546, editions dated May 6, 1983 and January 24, 1964, respectively; thence in a straight line to a point on the high-water mark at the easterly extremity of West Random Head; thence following the high-water mark in a westerly direction to a point on the shore at latitude 48°03'04"N., longitude 53°38'42"W.; thence in a straight line to a point on the high-water mark of Middle Cliff at latitude 48°03'54"N., longitude 53°40'26"W.; thence following the high-water mark in a westerly and northerly direction to the easterly extremity of Red Point; thence in a straight line to a point on the high-water mark at the westerly extremity of Brown Mead; thence following the high-water mark in a southerly and easterly direction to the point of beginning.

3 Northumberland Strait — Between New Brunswick and Prince Edward Island

Beginning at a point on the high-water mark at Cape Bruin, New Brunswick, located at latitude 46°10'58"N., longitude 63°58'42"W., as shown on Canadian Hydrographic Service Chart 4406, edition dated July 12, 1985; thence in a straight line to a point on the high-water mark at Fernwood, P.E.I., latitude 46°19'15"N., longitude 63°48'55"W.; thence following the high-water mark in a southerly and easterly direction to a point on the shore at latitude 46°18'30"N., longitude 63°46'09"W.;

ANNEXE 5

(articles 301 et 302)

Eaux interdites**1 Les eaux de la baie Conception, Terre-Neuve, délimitées ci-après :**

À partir de la balise lumineuse de câble à Broad Cove (Terre-Neuve) située par 47°35'45" de latitude nord et 52°53'10" de longitude ouest, tel qu'il est indiqué sur la carte n° 4566 du Service hydrographique du Canada, édition du 23 novembre 1962; de là, en ligne droite jusqu'à un point situé par 47°35'45" de latitude nord et 52°53'37" de longitude ouest; de là, en ligne droite jusqu'à un point situé par 47°37'12" de latitude nord et 52°55'44" de longitude ouest; de là, en ligne droite jusqu'au point d'atterrissage du câble à l'île Bell (Terre-Neuve) situé par 47°37'37" de latitude nord et 52°56'00" de longitude ouest; de là, en ligne droite jusqu'à un point situé par 47°37'37" de latitude nord et 52°55'16" de longitude ouest; de là, en ligne droite jusqu'à un point sur la côte situé par 47°36'09" de latitude nord et 52°53'06" de longitude ouest; de là, le long de la laisse de haute mer dans une direction sud-ouest, jusqu'au point de départ.

2 Les eaux du détroit de Random, Terre-Neuve, délimitées ci-après :

À partir d'un point de la laisse de haute mer situé à l'extrémité est de la pointe d'East Random, tel qu'il est indiqué sur les cartes n°s 4545 et 4546 du Service hydrographique du Canada, éditions du 6 mai 1983 et du 24 janvier 1964 respectivement; de là, en ligne droite jusqu'à un point de la laisse de haute mer situé à l'extrémité est de la pointe de West Random; de là, le long de la laisse de haute mer en direction ouest jusqu'à un point du rivage situé par 48°03'04" de latitude nord et 53°38'42" de longitude ouest; de là, en ligne droite jusqu'à un point de la laisse de haute mer à Middle Cliff situé par 48°03'54" de latitude nord et 53°40'26" de longitude ouest; de là, le long de la laisse de haute mer en direction ouest et nord jusqu'à l'extrémité est de la pointe Rouge; de là, en ligne droite jusqu'à un point de la laisse de haute mer situé à l'extrémité ouest de la pointe Brune; de là, le long de la laisse de haute mer en direction sud et est jusqu'au point de départ.

3 Les eaux du détroit de Northumberland, entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard, délimitées ci-après :

À partir d'un point de la laisse de haute mer du cap Bruin (Nouveau-Brunswick) situé par 46°10'58" de latitude nord et 63°58'42" de longitude ouest, tel qu'il est indiqué sur la carte n° 4406 du Service hydrographique du Canada, édition du 12 juillet 1985; de là, en ligne droite jusqu'à un point de la laisse de haute mer à Fernwood (Île-du-Prince-Édouard) situé par 46°19'15" de latitude nord et 63°48'55" de longitude ouest; de là, en direction sud et est, le long de la laisse de haute mer, jusqu'à un point du rivage situé par

thence in a straight line to a point on the high-water mark at Botsford, N.B., latitude 46°10'01"N., longitude 63°56'00"W.; thence following the high-water mark in a northwesterly direction to the point of beginning.

4 Welland Canal entrances — Ontario

(a) Lake Ontario: beginning at a point north of the Port Weller Entrance to the Welland Canal located at latitude 43°14'40"N., longitude 79°13'40"W., as shown on Canadian Hydrographic Service Chart 2063, edition dated December 2, 1983; thence in a 090° direction for approximately 0.9 nautical miles to a position located at latitude 43°14'40"N., longitude 79°12'28"W.; thence in a 009° direction for approximately 2.6 nautical miles to a position located at latitude 43°17'16"N., longitude 79°11'50"W.; thence in a 270° direction for approximately 1.7 nautical miles to a position located at latitude 43°17'16"N., longitude 79°14'15"W.; thence in a 171° direction for approximately 2.6 nautical miles to the point of beginning; and

(b) Lake Erie: beginning at a point south of the Port Colborne Entrance to the Welland Canal located at latitude 42°51'55"N., longitude 79°15'53"W., as shown on Canadian Hydrographic Service Chart 2120, edition dated March 7, 1986; thence in a 110° direction for approximately 0.9 nautical miles to a position located at latitude 42°51'37"N., longitude 79°14'44"W.; thence in a 191° direction for approximately 2.6 nautical miles to a position located at latitude 42°49'3"N., longitude 79°15'24"W.; thence in a 290° direction for approximately 1.7 nautical miles to a position located at latitude 42°49'38"N., longitude 79°17'36"W.; thence in a 029° direction for approximately 2.6 nautical miles to the point of beginning.

5 Parry Bay — British Columbia

Beginning at a point on the high-water mark of Albert Head located at latitude 48°23'05"N., longitude 123°28'48"W., as shown on Canadian Hydrographic Service Chart 3440, edition dated March 11, 1983; thence in a straight line to a point at latitude 48°21'12"N., longitude 123°30'54"W.; thence in a straight line to a point on the high-water mark at latitude 48°21'51"N., longitude 123°31'57"W.; thence in a northerly and easterly direction along the high-water mark of Parry Bay to the point of beginning.

46°18'30" de latitude nord et 63°46'09" de longitude ouest; de là, en ligne droite jusqu'à un point de la laisse de haute mer à Botsford (Nouveau-Brunswick) par 46°10'01" de latitude nord et 63°56'00" de longitude ouest; de là, en direction nord-ouest, le long de la laisse de haute mer jusqu'au point de départ.

4 Les eaux des entrées du canal de Welland, Ontario, délimitées ci-après :

a) dans le lac Ontario, à partir d'un point au nord de l'entrée du canal de Welland à Port Weller, situé par 43°14'40" de latitude nord et 79°13'40" de longitude ouest, tel qu'il est indiqué sur la carte n° 2063 du Service hydrographique du Canada, édition du 2 décembre 1983; de là, suivant une direction de 090°, pour environ 0,9 mille marin, jusqu'au point situé par 43°14'40" de latitude nord et 79°12'28" de longitude ouest; de là, suivant une direction de 009°, pour environ 2,6 milles marins, jusqu'au point situé par 43°17'16" de latitude nord et 79°11'50" de longitude ouest; de là, suivant une direction de 270°, pour environ 1,7 mille marin, jusqu'au point situé par 43°17'16" de latitude nord et 79°14'15" de longitude ouest; de là, suivant une direction de 171°, pour environ 2,6 mille marins, jusqu'au point de départ;

b) dans le lac Érié, à partir d'un point au sud de l'entrée du canal de Welland à Port Colborne, situé par 42°51'55" de latitude nord et 79°15'53" de longitude ouest, tel qu'il est indiqué sur la carte n° 2120 du Service hydrographique du Canada, édition du 7 mars 1986; de là, suivant une direction de 110°, pour environ 0,9 mille marin, jusqu'au point situé par 42°51'37" de latitude nord et 79°14'44" de longitude ouest; de là, suivant une direction de 191°, pour environ 2,6 milles marins, jusqu'au point situé par 42°49'03" de latitude nord et 79°15'24" de longitude ouest; de là, suivant une direction de 290°, pour environ 1,7 mille marin, jusqu'au point situé par 42°49'38" de latitude nord et 79°17'36" de longitude ouest; de là, suivant une direction de 029°, pour environ 2,6 milles marins, jusqu'au point de départ.

5 Les eaux de la baie de Parry, Colombie-Britannique, délimitées ci-après :

À partir d'un point de la laisse de haute mer du cap Albert situé par 48°23'05" de latitude nord et 123°28'48" de longitude ouest, tel qu'il est indiqué sur la carte n° 3440 du Service hydrographique du Canada, édition du 11 mars 1983; de là, en ligne droite jusqu'à un point situé par 48°21'12" de latitude nord et 123°30'54" de longitude ouest; de là, en ligne droite jusqu'à un point de la laisse de haute mer situé par 48°21'51" de latitude nord et 123°31'57" de longitude ouest; de là, vers le nord et vers l'est le long de la laisse de haute mer de la baie de Parry jusqu'au point de départ.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: Between 2008 and 2018, there was an average of 16 fatalities and 50 serious injuries per year from incidents on board commercial vessels in Canadian waters. Collisions and groundings collectively account for around 60% of all reported marine shipping accidents per year. While the trend in recent years has been improving, 2018 was a particularly tragic year, with 20 fatalities and 50 serious injuries. It has been determined that there is a strong need for additional measures to enhance navigation safety in terms of collision avoidance and search and rescue efforts.

Further, many of the provisions in regulations related to marine navigation safety and radiocommunications do not reflect updates to the *Canada Shipping Act, 2001* and Chapters IV (Maritime Radiocommunications) and V (Navigation Safety) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (the SOLAS Convention) [to which Canada is a signatory], and must be amended to align accordingly.

Description: This regulatory initiative consolidates requirements found in 10 existing regulations relating to navigation safety and radiocommunications into one regulation; the *Navigation Safety Regulations, 2020* (the Regulations). At the same time, 9 of those existing regulations will be repealed. Further, the consolidated provisions will be enhanced to (i) expand the carriage requirements of distress alerting and communication equipment; (ii) expand the carriage requirements for equipment designed to improve the situational awareness of vessel operators; (iii) incorporate by reference Chapters IV and V of the SOLAS Convention; (iv) bring the regulatory regime in line with the *Canada Shipping Act, 2001* by updating terminology; and (v) respond to recommendations made by the Transportation Safety Board, the Chief Coroner for the *Leviathan II* marine incident, the Auditor General, and the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

Rationale: Expanding the carriage requirements of navigation safety and radiocommunication equipment to a wider category of vessels will enhance marine safety in terms of collision avoidance and search and

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Résumé

Enjeux : Entre 2008 et 2018, il y a eu en moyenne 16 décès et 50 blessures graves par année attribuables à des incidents survenus à bord de navires marchands dans les eaux canadiennes. Les collisions avec des bateaux et les échouements représentent collectivement environ 60 % de tous les accidents maritimes déclarés par année. Bien que la tendance des dernières années se soit améliorée, 2018 a été une année particulièrement tragique, avec 20 décès et 50 blessures graves. Il a été déterminé qu'il faut vraiment mettre en place des mesures supplémentaires pour améliorer la sécurité de la navigation en ce qui concerne l'évitement des collisions et les efforts de recherche et de sauvetage.

En outre, bon nombre des dispositions des règlements concernant la sécurité de la navigation maritime et les radiocommunications ne tiennent pas compte des mises à jour de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et des chapitres IV (Radiocommunications maritimes) et V (Sécurité de la navigation) de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (la Convention SOLAS) [dont le Canada est signataire], et doivent être modifiées en conséquence.

Description : Cette initiative réglementaire regroupe les exigences énoncées dans 10 règlements existants concernant la sécurité de la navigation et des radiocommunications en un seul règlement : le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* (le règlement). En même temps, 9 de ces règlements existants seront abrogés. De plus, les dispositions consolidées seront améliorées pour (i) accroître les exigences relatives à la présence à bord d'équipement d'alerte et de communication de détresse; (ii) accroître les exigences relatives à l'obligation d'avoir à bord de l'équipement conçu pour améliorer la connaissance de la situation des exploitants de bâtiments; (iii) incorporer par renvoi les chapitres IV et V de la Convention SOLAS; (iv) harmoniser le régime de réglementation avec la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* en mettant à jour la terminologie; (v) répondre aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports, du coroner en chef à l'égard de l'incident maritime du *Leviathan II*, du vérificateur général et du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation.

Justification : L'application des exigences relatives au transport d'équipement de sécurité de la navigation et de radiocommunication à une catégorie plus vaste de navires améliorera la sécurité maritime en ce qui

rescue efforts and will address recommendations made by the Transportation Safety Board, the Chief Coroner for the *Leviathan II* marine incident and the Auditor General of Canada.

Aligning Canada's regulations with amendments to Chapters IV and V of the SOLAS Convention will allow Canada to meet its international commitments, support harmonization efforts with other jurisdictions, and create a clearer and simpler set of regulatory requirements while at the same time improving safety.

This regulatory initiative will also allow Transport Canada to address minor concerns raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations regarding some of the wording in the existing *Charts and Nautical Publications Regulations, 1995*.

Finally, the Regulations will create a clearer and more coherent set of requirements for industry by updating terminology to bring it in line with the *Canada Shipping Act, 2001*, and by bringing together all requirements respecting navigation safety and radiocommunications into one regulation.

concerne l'évitement des collisions et les efforts de recherche et sauvetage et donnera suite aux recommandations formulées par le Bureau de la sécurité des transports, le coroner en chef pour l'incident maritime du *Leviathan II* et le vérificateur général du Canada.

L'harmonisation de la réglementation du Canada aux modifications apportées aux chapitres IV et V de la Convention SOLAS permettra au Canada de respecter ses engagements internationaux, de soutenir ses efforts d'harmonisation avec d'autres administrations et de créer un ensemble d'exigences réglementaires plus clair et plus simple, tout en améliorant la sécurité.

Cette initiative réglementaire permettra également à Transports Canada de répondre aux préoccupations mineures soulevées par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation concernant une partie du libellé du *Règlement sur les cartes et les publications nautiques (1995)* existant.

Finalement, le règlement permettra de créer un ensemble d'exigences réglementaires plus clair et plus cohérent pour l'industrie grâce à la mise à jour de la terminologie afin de l'harmoniser avec celle utilisée dans la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et au regroupement de toutes les exigences relatives à la sécurité de la navigation et aux radiocommunications dans un seul règlement.

Issues

Distress alerting and communication, and situational awareness measures

Collisions and groundings collectively account on average for around 60% of all reported marine shipping accidents.¹ These occurrences can result in the release of pollutants, serious injuries, and death. Improved navigation safety as provided by up-to-date navigation and radiocommunication equipment will reduce navigational errors that can result in vessels running aground, or colliding with other vessels, which will, in turn, result in greater safety of life and property at sea, and greater protection of the marine environment.

Alignment with Chapters IV and V of the International Convention for the Safety of Life at Sea

As a result of amendments to Chapter V (Safety of Navigation) of the SOLAS Convention that were adopted by the International Maritime Organization and amendments to Chapter IV (Radiocommunications) of the Convention

Enjeux

Dispositifs d'alerte de détresse et communication et mesures pour assurer la connaissance de la situation

En moyenne, les collisions et les échouements des navires représentent environ 60 % de tous les accidents maritimes déclarés¹. Ces événements peuvent entraîner le rejet de polluants, des blessures graves et la mort. L'amélioration de la sécurité de la navigation grâce à un équipement de navigation et de radiocommunication à la fine pointe de la technologie réduira les erreurs de navigation qui peuvent entraîner l'échouement ou la collision avec d'autres navires, ce qui se traduira par une meilleure sécurité des personnes et des biens en mer et une meilleure protection du milieu marin.

Harmonisation avec les chapitres IV et V de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

À la suite des modifications apportées au chapitre V (Sécurité de la navigation) et aux modifications qui seront apportées au chapitre IV (Radiocommunications) de la Convention SOLAS par l'Organisation maritime internationale,

¹ [Transportation Safety Board of Canada \(TSB\) Marine occurrence and vessel data](#) [accessed on 29/07/2020]

¹ [Événements de transports maritimes du Bureau de la sécurité des transports \(BST\)](#) [consulté le 29 juillet 2020]

that will be adopted, the requirements found in the *Navigation Safety Regulations* need to be updated to align with these new international standards. As Canada is a signatory to this Convention, it must abide by it. Failure to align with these standards would diminish Canada's current perceived leadership internationally, as it would be seen as not abiding by the Convention regime it has helped to develop.

Response to issues raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations

The Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations has expressed minor concerns regarding some of the wording in the *Charts and Nautical Publications Regulations, 1995*. Specifically, the Committee had concerns about the clarity of certain subsections within these Regulations that relate to the electronic chart display and information system (ECDIS) optional carriage requirement. As the carriage requirement for an ECDIS will be made mandatory (for certain vessels and new builds) through this regulatory initiative's incorporation by reference of Chapter V of the SOLAS Convention, the wording will at the same time be made clearer.

Improving clarity

Requirements respecting the carriage of navigation safety and radiocommunication equipment are currently spread out across ten separate regulations. Consolidating these requirements into a single regulation will make it easier for regulated parties to understand and meet these requirements.

Furthermore, the wording in the current regulations is out of date, based on terminology used in the former *Canada Shipping Act*, which was replaced by the *Canada Shipping Act, 2001* in 2007. Updating terminology to align with the *Canada Shipping Act, 2001* will make regulatory requirements clearer and easier to follow.

Background

Navigation safety is achieved through a suite of regulations under the *Canada Shipping Act, 2001*. Some of these regulations have not been amended for many years and no longer align with the *Canada Shipping Act, 2001* or reflect recent amendments to Chapters IV and V of the SOLAS Convention.

les exigences énoncées dans le *Règlement sur la sécurité de la navigation* doivent être mises à jour pour s'harmoniser avec ces nouvelles normes internationales. Comme le Canada est signataire de la présente Convention, il doit s'y conformer. Si le Canada négligeait d'harmoniser ses exigences, son leadership actuel en serait d'autant diminué à l'échelle internationale, car il serait perçu comme ne respectant pas le régime de la Convention qu'il a aidé à élaborer.

Réponse aux questions soulevées par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation

Le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation a exprimé des préoccupations mineures concernant certaines des dispositions du *Règlement sur les cartes et les publications nautiques (1995)*. Plus précisément, le Comité avait des préoccupations au sujet de la clarté de certaines dispositions du présent règlement qui se rapportent à l'exigence facultative d'installation d'un système de visualisation des cartes électroniques et d'information (SVCEI). Comme l'exigence de transporter un SVCEI sera rendue obligatoire (pour certains bâtiments et nouvelles constructions) par l'ajout, au moyen de cette initiative réglementaire, d'un renvoi au chapitre V de la Convention SOLAS, le libellé sera clarifié par la même occasion.

Amélioration de la clarté

Les exigences relatives au transport d'équipement de sécurité de la navigation et de radiocommunication sont actuellement réparties dans 10 règlements distincts. Le regroupement de ces exigences dans un seul règlement aidera les parties réglementées à comprendre et à respecter ces exigences.

De plus, le libellé de l'actuelle réglementation est désuet et il est fondé sur la terminologie utilisée dans l'ancienne *Loi sur la marine marchande du Canada*, qui a été remplacée par la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* en 2007. La mise à jour de la terminologie pour l'harmoniser à celle de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* rendra les exigences réglementaires plus claires et plus faciles à respecter.

Contexte

La sécurité de la navigation est assurée par un ensemble de règlements en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Certains de ces règlements n'ont pas été modifiés depuis de nombreuses années et ne cadrent plus avec la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* ni avec les modifications apportées récemment aux chapitres IV et V de la Convention SOLAS.

Distress alerting and communication, and situational awareness measures

On October 25, 2015, the *Leviathan II*, a passenger vessel with 27 people on board, capsized while on a whale-watching excursion off Plover Reefs in Clayoquot Sound, British Columbia. The crew aboard the vessel was unable to issue a call for distress until a flare was fired 40 minutes after the incident. The ensuing search and rescue operation was hampered by a miscommunication relating to the vessel's location. As a result, six people died, and approximately 2 000 L of fuel leaked into the water.²

The Coroner's report for the *Leviathan II* marine incident recommended that regulations regarding emergency position indicating radio beacons (EPIRBs) be reviewed with consideration to expanding the class of vessels required to carry these devices. This echoed a number of other recommendations made to Transport Canada, including

- Transportation Safety Board Recommendation M00-09, made in 2000, which recommended that small fishing vessels engaged in coastal voyages carry an EPIRB or other appropriate equipment that floats free, automatically activates, alerts the search and rescue system and provides position updates and homing-in capabilities;
- Transportation Safety Board Recommendation M17-03, made in 2017, which recommended that Transport Canada require all passenger vessels operating beyond sheltered waters to carry an EPIRB to reduce search time and save lives; and
- The *Auditor General Report 2013, Chapter 7, Federal Search and Rescue Activities*, which recommended that Transport Canada consider the use of digital emergency beacons on board additional classes of boats and airplanes to reduce search time.

Objective

The objectives of this regulatory initiative are the following:

1. Reduce the risk of loss of life or serious injury at sea, potential marine incidents, and oil spills through the expansion of navigation safety and radiocommunication equipment carriage requirements (emergency position indicating radio beacons, automatic identification system, electronic chart display and information system, bridge navigational watch alarm system, very

Dispositifs d'alerte de détresse et communication et mesures pour assurer la connaissance de la situation

Le 25 octobre 2015, le *Leviathan II*, un bâtiment à passagers avec 27 personnes à bord, a chaviré pendant une excursion d'observation des baleines au large de Plover Reefs, à Clayoquot Sound, en Colombie-Britannique. L'équipage à bord du bâtiment n'a pas été en mesure de lancer un appel de détresse jusqu'à ce qu'une fusée éclairante soit lancée 40 minutes après l'incident. L'opération de recherche et sauvetage qui a suivi a été entravée par un problème de communication concernant l'emplacement du bâtiment. Par conséquent, six personnes sont décédées et environ 2 000 L de carburant ont fui dans l'eau².

Le rapport du coroner sur le naufrage du *Leviathan II* recommandait que la réglementation concernant les radiobalises de localisation des sinistres (RLS) soit examinée en tenant compte de l'élargissement de la catégorie de navires qui doivent avoir ces appareils à bord. Cela faisait écho à un certain nombre d'autres recommandations formulées à Transports Canada, notamment :

- Recommandation M00-09 du Bureau de la sécurité des transports, formulée en 2000, qui recommandait que les petits bateaux de pêche effectuant des voyages côtiers soient munis d'une RLS ou de tout autre équipement approprié à dégagement hydrostatique, qui se déclenche automatiquement, qui alerte le système de recherche et de sauvetage et qui fournit des mises à jour de position et des capacités de localisation;
- Recommandation M17-03 du Bureau de la sécurité des transports, formulée en 2017, qui recommandait que Transports Canada exige que tous les navires à passagers naviguant au-delà des eaux abritées soient munis d'une RLS pour réduire le temps de recherche et sauver des vies;
- Le *Rapport du vérificateur général 2013, Chapitre 7, Activités fédérales de recherche et sauvetage*, qui recommandait que Transports Canada envisage l'utilisation de balises de détresse numériques à bord d'autres catégories de bateaux et d'avions pour réduire le temps de recherche.

Objectif

La présente initiative réglementaire vise à :

1. Réduire le risque de perte de vie ou de blessures graves en mer, d'incidents maritimes potentiels et de déversements d'hydrocarbures en augmentant les exigences liées à l'obligation d'avoir à bord de l'équipement pour assurer la sécurité de la navigation et de radiocommunication (radiobalises de localisation des sinistres, système d'identification automatique, système d'affichage des cartes électroniques et d'information, système

² [Marine Investigation Report M15P0347 - Capsizing and loss of life *Leviathan II*](#) [accessed on 29/07/2020]

² [Rapport d'enquête maritime M15P0347 – Chavirement et perte de vie, *Leviathan II*](#) [consulté le 29 juillet 2020]

high frequency-digital selective calling and two-way radiocommunications);

2. Reduce the cost of emergency response (distress and oil spill response activities) by conducting faster and more precise searches of smaller areas;
3. Maintain alignment with international standards by incorporating by reference Chapters IV (Radiocommunications) and V (Safety of Navigation) of the SOLAS Convention, as amended from time to time;
4. Improve clarity by updating terminology to align with the *Canada Shipping Act, 2001*;
5. Respond to recommendations made by the Transportation Safety Board, the Chief Coroner for the *Leviathan II* marine incident, and the Auditor General of Canada;
6. Address concerns shared by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations; and
7. Create a clearer and more coherent set of requirements for industry by bringing together all requirements respecting navigation safety and radiocommunications into one regulation.

Description

This regulatory initiative repeals nine existing regulations related to navigation safety and radiocommunication and consolidates them into one new regulation: the *Navigation Safety Regulations, 2020*.

The following regulations will be repealed (the regulations that require more substantive changes appear in bold):

- ***Navigation Safety Regulations*** (domestic regulation pertaining to Chapter V of the Convention)
- *Voyage Data Recorder Regulations* (domestic regulation pertaining to Chapter IV of the Convention)
- ***Charts and Nautical Publications Regulations, 1995*** (domestic regulation pertaining to Chapter V of the Convention)
- ***Ship Station (Radio) Regulations, 1999*** (domestic regulation pertaining to Chapter IV of the Convention)
- *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999* (domestic regulation pertaining to Chapter IV of the Convention)
- *VHF Radiotelephone Practices and Procedures Regulations* (domestic regulation pertaining to Chapter IV of the Convention)

d'alarme du quart à la passerelle, système d'appel sélectif numérique à très haute fréquence et radiocommunications bidirectionnelles);

2. Réduire le coût de l'intervention d'urgence (activités d'intervention en cas de détresse et de déversement d'hydrocarbures) en effectuant des recherches plus rapides et plus précises dans les zones plus petites;
3. Maintenir l'harmonisation aux normes internationales en incorporant un renvoi aux chapitres IV (Radiocommunications) et V (Sécurité de la navigation) de la Convention SOLAS, en fonction des modifications apportées occasionnellement;
4. Améliorer la clarté en mettant à jour la terminologie pour l'harmoniser à celle de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*;
5. Donner suite aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports, du coroner en chef pour l'incident maritime du *Leviathan II* et du vérificateur général du Canada;
6. Donner suite aux préoccupations exprimées par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation;
7. Créer un ensemble d'exigences plus claires et plus cohérentes pour l'industrie en regroupant toutes les exigences relatives à la sécurité de la navigation et aux radiocommunications dans un seul règlement.

Description

La présente initiative réglementaire abroge neuf règlements existants relatifs à la sécurité de la navigation et à la radiocommunication et les regroupe dans un nouveau règlement : le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*.

Les règlements suivants seront abrogés (les règlements nécessitant des changements plus importants sont en gras) :

- ***Règlement sur la sécurité de la navigation*** (règlement national relatif au chapitre V de la Convention SOLAS)
- *Règlement sur les enregistreurs des données du voyage* (règlement national relatif au chapitre IV de la Convention SOLAS)
- ***Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995)*** [règlement national relatif au chapitre V de la Convention SOLAS]
- ***Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*** [règlement national relatif au chapitre IV de la Convention SOLAS]
- *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)* [règlement national relatif au chapitre IV de la Convention SOLAS]

- *Anchorage Regulations* (prohibitions)
- *Burlington Canal Regulations* (limitations)
- *St. Clair and Detroit River Navigation Safety Regulations* (limitations)

This regulatory initiative also transfers requirements relating to navigation safety from a tenth regulation, the *Steering Appliances and Equipment Regulations*, to the Regulations. Although most of the requirements from the *Steering Appliances and Equipment Regulations* will be transferred over to the Regulations, sections related to the construction of vessels will remain intact and, therefore, this regulation will not be repealed.

Along with this consolidation, enhancements to certain provisions currently contained in the 10 regulations will (i) expand the carriage requirements of distress alerting and communication equipment; (ii) expand the carriage requirements for equipment designed to improve the situational awareness of vessel operators; (iii) align with international standards by incorporating by reference Chapters IV and V of the SOLAS Convention; (iv) update terminology to match the *Canada Shipping Act, 2001*; (v) respond to recommendations made by the Transportation Safety Board, the Chief Coroner for the *Leviathan II* marine incident, and the Auditor General of Canada; and (vi) address concerns of the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

Distress alerting and communication measures

Distress alerting equipment requirements

The existing regulations that deal with distress alerting and communication measures [i.e. the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999* and the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*] will be repealed and incorporated into the Regulations. At the same time, the

- *Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF* (règlement national relatif au chapitre IV de la Convention SOLAS)
- *Règlement sur le mouillage de navires* (interdictions)
- *Règlement sur le canal de Burlington* (limites)
- *Règlement sur la sécurité de la navigation dans les rivières St. Clair et Détroit* (limites)

La présente initiative réglementaire intègre également les exigences relatives à la sécurité de la navigation d'un dixième règlement, le *Règlement sur les appareils de gouverne*, au règlement. Bien que la plupart des exigences du *Règlement sur les appareils de gouverne* seront intégrées au règlement, les articles relatifs à la construction des navires demeureront inchangés et, par conséquent, cette réglementation ne sera pas abrogée.

Parallèlement à ce regroupement, les améliorations à certaines dispositions actuellement contenues dans les 10 règlements permettront (i) d'accroître les exigences relatives à l'installation d'équipement d'alerte et de communication de détresse; (ii) d'élargir les exigences relatives à l'équipement conçu pour améliorer la connaissance de la situation des exploitants de bâtiments; (iii) d'assurer l'harmonisation avec les normes internationales en incorporant par renvoi les chapitres IV et V de la Convention SOLAS; (iv) de mettre à jour la terminologie afin qu'elle corresponde à celle de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*; (v) de répondre aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports, du coroner en chef pour l'incident maritime du *Leviathan II* et du vérificateur général du Canada; (vi) de répondre aux préoccupations du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation.

Mesures d'alerte et de communication de détresse

Exigences relatives à l'équipement d'alerte de détresse

Les règlements actuels portant sur les mesures d'alerte et de communication de détresse [c'est-à-dire le *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)* et le *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*] seront abrogés et intégrés au règlement. De plus, le

Regulations will be enhanced to increase the carriage of distress alerting equipment by requiring

1. a vessel on a near coastal voyage, Class 1³ or an unlimited voyage to be equipped with a float-free EPIRB;
2. a vessel that is more than 12 m in length on a near coastal voyage, Class 2⁴ to be equipped with a float-free EPIRB; and
3. a vessel that is less than 12 m in length on a near coastal voyage, Class 2 on the coasts of Canada, the St. Lawrence River, or the Great Lakes and their connecting waters to be equipped with either

(i) a float-free EPIRB,

(ii) a manually activated EPIRB,

(iii) a 406 MHz (megahertz) personal locator beacon (PLB), or

(iv) a portable very high frequency (VHF) radiotelephone capable of digital selective calling (DSC) in the case of a vessel that is less than 8 m in length and that operates exclusively in areas within the range of at least one VHF coast station in which continuous DSC alerting is available.

Table 1A. Proposed distress alerting equipment requirements (Near coastal voyage, Class 1 and beyond)

Vessels < 8 m	Vessels 8 m to 12 m	Vessels > 12 m
Meets the Transportation Safety Board (TSB) recommendations		
Float-free EPIRB	Float-free EPIRB (currently manual EPIRB is allowed)	Float-free EPIRB (already required)

³ A near coastal voyage, Class 1 means a voyage
 (a) that is not a sheltered waters voyage or a near coastal voyage, Class 2;
 (b) that is between places in Canada, the United States (except Hawaii), Saint Pierre and Miquelon, the West Indies, Mexico, Central America or the northeast coast of South America; and
 (c) during which the vessel engaged on the voyage is always
 (i) north of latitude 6°N, and
 (ii) within 200 nautical miles from shore or above the continental shelf.

⁴ A near coastal voyage, Class 2 means a voyage
 (a) that is not a sheltered waters voyage; and
 (b) during which the vessel engaged on the voyage is always
 (i) within 25 nautical miles from shore in waters contiguous to Canada, the United States (except Hawaii) or Saint Pierre and Miquelon, and
 (ii) within 100 nautical miles from a place of refuge.

règlement sera amélioré pour accroître le transport d'équipement d'alerte de détresse en exigeant :

1. qu'un bâtiment qui effectue un voyage à proximité du littoral, classe 1³ ou un voyage illimité soit équipé d'une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) à dégagement libre;
2. qu'un bâtiment de plus de 12 m de longueur qui effectue un voyage à proximité du littoral, classe 2⁴ soit équipé d'une RLS à dégagement libre;
3. qu'un bâtiment de moins de 12 m de longueur qui effectue un voyage à proximité du littoral, classe 2 près des côtes du Canada, dans le fleuve Saint-Laurent ou dans les Grands Lacs et leurs eaux communicantes soit équipé :

(i) d'une RLS à dégagement libre,

(ii) d'une RLS activée manuellement,

(iii) d'une radiobalise individuelle de repérage de 406 MHz (megahertz),

(iv) d'un radiotéléphone VHF capable de passer un appel sélectif numérique (ASN) dans le cas d'un bâtiment qui mesure moins de 8 m de long et qui navigue exclusivement dans des zones où il y a au moins une station côtière VHF offrant une alerte ASN continue.

Tableau 1A. Exigences relatives à l'équipement d'alerte de détresse (Voyage à proximité du littoral, classe 1 et au-delà)

Bâtiments de moins de 8 m	Bâtiments de 8 à 12 m	Bâtiments de plus de 12 m
Satisfait aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports (BST)		
RLS à dégagement libre	RLS à dégagement libre (à l'heure actuelle, la RLS manuelle est autorisée)	RLS à dégagement libre (déjà requise)

³ Un voyage à proximité du littoral, classe 1
 a) n'est pas un voyage qui se déroule en eaux abritées ni un voyage à proximité du littoral, classe 2;
 b) est un voyage qui se déroule entre deux points au Canada, aux États-Unis (sauf Hawaii), à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les Antilles, au Mexique, en Amérique centrale ou sur la côte nord-est de l'Amérique du Sud;
 c) est un voyage au cours duquel le bâtiment effectuant le voyage est toujours situé
 (i) au nord de latitude 6 °N,
 (ii) à 200 milles marins du littoral ou au-dessus du plateau continental.

⁴ Un voyage à proximité du littoral, classe 2
 a) n'est pas un voyage en eaux abritées;
 b) est un voyage au cours duquel le bâtiment effectuant le voyage est toujours situé
 (i) à moins de 25 milles marins de la rive dans les eaux contiguës au Canada, aux États-Unis (sauf Hawaii) ou à Saint-Pierre-et-Miquelon,
 (ii) à 100 milles marins d'un lieu de refuge.

Table 1B. Proposed distress alerting equipment requirements (Near coastal voyage, Class 2)

Vessels < 8 m	Vessels 8 m to 12 m	Vessels > 12 m
Partially meets the TSB recommendations		Meets the TSB recommendations
Float-free EPIRB; or manual EPIRB; or 406 MHz PLB; or portable VHF-DSC/GPS	Float-free EPIRB; or manual EPIRB; or 406 MHz PLB	Float-free EPIRB (already required if > 20 m)

Very high frequency radios with digital selective calling

The Regulations will increase carriage of VHF radios with DSC by requiring the following:

- A vessel on a voyage any part of which is in sea area A1 or a voyage more than five nautical miles from shore on the coasts of Canada must be equipped with a VHF radio installation with DSC if the vessel is
 - more than 8 m in length;
 - a passenger-carrying vessel; or
 - a towboat.
- Despite the above, a vessel that does not carry more than six passengers or is less than 8 m in length may carry a VHF handheld radio capable of DSC.

Means of two-way radiocommunications

The Regulations will increase carriage of two-way radiocommunications by requiring the following:

- A vessel on a voyage any part of which is outside sea area A1 must be equipped with radio equipment capable of establishing two-way radiocommunications at any time with a Canadian Coast Guard Marine Communications and Traffic Services Centre or, if that is not possible, with another organization or person on shore that is providing communication with the vessel if the vessel is
 - transporting passengers more than two nautical miles from shore;

Tableau 1B. Exigences relatives à l'équipement d'alerte de détresse (Voyage à proximité du littoral, classe 2)

Bâtiments de moins de 8 m	Bâtiments de 8 à 12 m	Bâtiments de plus de 12 m
Satisfait partiellement aux recommandations du BST		Satisfait aux recommandations du BST
RLS à dégagement libre; ou RLS manuelle; radiobalise individuelle de repérage de 406 MHz; ou radiotéléphone très haute fréquence (VHF) portatif à capacité ASN ou GPS portatif	RLS à dégagement libre, RLS manuelle ou radiobalise individuelle de repérage de 406 MHz	RLS à dégagement libre (déjà requise si le bâtiment mesure plus de 20 m)

Radios très haute fréquence avec appel sélectif numérique

Le règlement augmentera l'installation des radios VHF avec ASN en imposant les exigences ci-après :

- Un bâtiment effectuant un voyage dont une partie est effectuée dans la zone océanique A1 ou un voyage à plus de cinq milles marins du littoral le long des côtes du Canada doit être équipé d'une installation radio VHF permettant des communications au moyen d'un ASN si le bâtiment :
 - mesure plus de 8 m de longueur;
 - est un bâtiment transportant des passagers;
 - est un bateau-remorqueur.
- Malgré ce qui précède, un bâtiment qui ne transporte pas plus de six passagers ou qui mesure moins de 8 m de longueur pourrait avoir à bord un radiotéléphone VHF portatif avec ASN.

Moyens de radiocommunications bidirectionnelles

Le règlement visera à accroître l'installation d'un moyen de radiocommunications bidirectionnelles en imposant l'exigence ci-après :

- Un bâtiment effectuant un voyage dont une partie se trouve à l'extérieur de la zone océanique A1 doit être équipé d'équipement radio capable d'établir des radiocommunications bidirectionnelles à tout moment avec un Centre des services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne ou, si cela n'est pas possible, avec une autre organisation ou personne sur le littoral qui communique avec le bâtiment si ce dernier :
 - transporte des passagers à plus de deux milles marins des côtes;

- (ii) carrying more than six passengers; or
- (iii) engaged on a voyage beyond the limits of a near coastal voyage, Class 2.

Situational awareness measures

Automatic identification system

The Regulations will require new categories of vessels to have a Class A automatic identification system (AIS) on board. An AIS is a navigational tool that provides information, such as the ship's identity, type, position, speed, and other safety-related information. An AIS transmits and receives data from vessels and from shore over very high radio frequencies. When carried on board vessels, an AIS can enhance situational awareness and provide useful information for search and rescue responders.

A Class A AIS will be required on board the following vessels:

- (i) a non-pleasure vessel of 20 m or more in length;
- (ii) a vessel carrying more than 50 passengers;
- (iii) a vessel carrying dangerous goods or pollutant in bulk cargo;
- (iv) a dredge or floating plant; or
- (v) a towboat that is more than 8 m in length.

Incorporation by reference

The Regulations will incorporate by reference Chapters IV and V of the SOLAS Convention, as amended from time to time. This will alleviate the need to update the Regulations when changes are made to these Chapters in the future.

Because Canada is active in the development of the ongoing International Maritime Organization's Global Maritime Distress and Safety System modernization project, the Department's involvement allows it to provide input and "future proof" the content related to Chapter IV of the SOLAS Convention to ensure minimal changes to regulations will be required when the modernization project comes into effect.

While all of the requirements found in Chapter IV of the SOLAS Convention are already contained in Canadian regulations due to past updates, two new requirements will be introduced by the incorporation by reference of Chapter V, as outlined below.

- (ii) transporte plus de six passagers;
- (iii) effectue un voyage au-delà des limites d'un voyage à proximité du littoral, classe 2.

Mesures de sensibilisation à la situation

Système d'identification automatique

Le règlement exigera que les nouvelles catégories de bâtiments soient munies d'un système d'identification automatique (SIA) de classe A. Le SIA est un outil de navigation qui fournit des renseignements sur le nom et le type de bâtiment, sa position, sa vitesse et d'autres informations relatives à la sécurité. Le SIA transmet et reçoit des données provenant des bâtiments et de la rive sur des fréquences radio très élevées. Lorsque le SIA se trouve à bord d'un bâtiment, il peut accroître la sensibilisation à la situation et transmettre des renseignements utiles aux intervenants de recherche et de sauvetage.

Un SIA de classe A sera requis à bord des bâtiments suivants :

- (i) un bâtiment autre que de plaisance d'une longueur de 20 m ou plus;
- (ii) un bâtiment transportant plus de 50 passagers;
- (iii) un bâtiment transportant des marchandises dangereuses ou des polluants dans une cargaison en vrac;
- (iv) une drague ou une usine flottante;
- (v) un remorqueur de plus de 8 m de longueur.

Incorporation par renvoi

Le règlement incorporera par renvoi les chapitres IV et V de la Convention SOLAS, avec ses modifications successives. Par conséquent, il ne sera plus nécessaire de le mettre à jour lorsque des modifications sont apportées à ces chapitres.

Puisque le Canada participe activement à l'élaboration du projet de modernisation du Système mondial de détresse et de sécurité en mer de l'Organisation maritime internationale, la participation du Ministère lui permet de fournir de la rétroaction et de faire en sorte que le contenu lié au chapitre IV de la Convention SOLAS soit mis à l'épreuve du temps afin de garantir que seuls des changements minimaux devront être apportés au règlement lorsque le projet de modernisation entrera en vigueur.

Même si toutes les exigences énoncées dans le chapitre IV de la Convention SOLAS ont déjà été intégrées à la réglementation canadienne à la suite de modifications antérieures, les deux nouvelles exigences ci-dessous devront être ajoutées grâce à l'incorporation par renvoi du chapitre V.

Bridge navigational watch alarm system

Chapter V of the SOLAS Convention requires a bridge navigational watch alarm system (BNWAS) on board certain vessels. A BNWAS is used to detect when the officer on watch on the bridge of a vessel is absent or incapacitated (sleeping or suffering from health problems that make them unable to attend to their duties). The purpose is to alert others on board the vessel so that the situation can be corrected before an accident takes place.

Under the Regulations, vessels that are 150 gross tonnage or more and engaged on an international voyage or vessels that are 500 gross tonnage or more will be required to have a BNWAS.

Electronic chart display and information system

Chapter V of the SOLAS Convention requires the carriage of an electronic chart display and information system (ECDIS) on board certain vessels engaged on an international voyage. An ECDIS is a navigational information system that can be used as an alternative to paper charts. This system assists in the navigation of vessels by integrating information from the Global Positioning System and other navigation tools such as radar.

Additionally, the Regulations will add a new requirement for Canadian vessels constructed or registered on or after the date of entry into force of the *Navigation Safety Regulations, 2020* to be fitted with an ECDIS on any voyage if they fall under the following categories:

1. passenger vessels of 500 gross tonnage or more; or
2. non-passenger vessels of 3 000 gross tonnage or more.

Incorporation by reference of annual Notices to Mariners

Section A5 of the annual Notices to Mariners, which is published online by the Canadian Coast Guard, will be incorporated into the Regulations, replacing the content of what can currently be found in section 82 and Annex 3 of the *Navigation Safety Regulations*. This template is used when the Regulations require a vessel to transmit a danger message.

Alignment with the Canada Shipping Act, 2001

Updating terminology

Some of the terminology found in requirements that will be consolidated into the Regulations does not currently

Système d'alarme du quart à la passerelle

Selon le chapitre V de la Convention SOLAS, certains bâtiments doivent être munis d'un système d'alarme du quart à la passerelle (BNWAS). Le BNWAS sert à détecter lorsque l'officier de quart sur la passerelle est absent ou n'est pas en mesure d'accomplir ses fonctions (l'officier s'est endormi ou éprouve des problèmes de santé par exemple). Le BNWAS avertit alors les autres passagers afin qu'ils puissent remédier à la situation avant qu'un accident survienne.

En vertu du règlement, les bâtiments d'une jauge brute de 150 ou plus qui effectuent un voyage international ou les bâtiments d'une jauge brute de 500 ou plus devront être munis d'un BNWAS.

Système de visualisation des cartes électroniques et d'information

Selon le chapitre V de la Convention SOLAS, certains bâtiments qui effectuent un voyage international doivent être munis d'un système de visualisation des cartes électroniques et d'information (SVCEI). Le SVCEI est un système d'informations nautiques qui peut être utilisé comme solution de rechange aux cartes papier. Ce système aide les bâtiments à naviguer en transmettant de l'information tirée du Système mondial de localisation et d'autres outils de navigation comme le radar.

De plus, le règlement ajoutera une nouvelle exigence stipulant que les bâtiments canadiens construits ou immatriculés à la date d'entrée en vigueur du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* ou à une date ultérieure soient dorénavant équipés d'un SVCEI peu importe le voyage effectué et s'ils sont visés par l'une des catégories ci-après :

1. navires à passagers d'une jauge brute de 500 ou plus;
2. navires ne transportant pas de passagers d'une jauge brute de 3 000 ou plus.

Incorporation par renvoi des Avis annuels aux navigateurs

L'article A5 des Avis annuels aux navigateurs, qui est diffusé en ligne par la Garde côtière canadienne, sera incorporé par renvoi dans le règlement, remplaçant ainsi le contenu qui se trouve actuellement à l'article 82 et à l'annexe 3 du *Règlement sur la sécurité de la navigation*. Ce gabarit est utilisé lorsque le Règlement exige qu'un navire transmette un message de danger.

Harmonisation avec la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

Mise à jour de la terminologie

Une partie de la terminologie utilisée dans les exigences qui seront regroupées dans le règlement ne cadre pas

align with the *Canada Shipping Act, 2001*. Specifically, the voyage classifications need to be updated from the nine classifications that were in the previous *Canada Shipping Act* to the four that were introduced by the coming into force of the *Canada Shipping Act, 2001*:

- unlimited voyage (unlimited);
- near coastal voyage, Class 2 (NC2);
- near coastal voyage, Class 1 (NC1); and
- sheltered waters voyage.

Regulatory development

Consultation

Affected stakeholders include all operators of commercial vessels (vessels of all sizes) (including fishing vessels, workboats, water taxis, ferries, etc.). As of December 2019, there were 53 941 active vessels registered with Transport Canada.

Other stakeholders/partners include:

- (i) representatives of shipping companies;
- (ii) the fishing industry;
- (iii) other stakeholders who have a recognized interest concerning marine safety;
- (iv) municipalities that operate boats;
- (v) pleasure craft operators (no regulatory amendment is required for pleasure craft);
- (vi) Indigenous communities;
- (vii) the Canadian Coast Guard;
- (viii) shipyards and vessel repair facilities; and
- (ix) radiocommunication equipment suppliers.

Consultations on this initiative were held through the regional Canadian Marine Advisory Council and the national Canadian Marine Advisory Council (since 2007) through the Standing Committee on Navigation Safety and Operations. The marine industry has been consulted and provided with regular updates during the development of the revised requirements of the Chapters IV and V of the SOLAS Convention through the national Canadian Marine Advisory Council. Approximately 300 letters were also sent out in January 2018 to operators of larger fishing

actuellement avec la terminologie de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Plus précisément, les classifications de voyages devront être mises à jour pour remplacer les neuf classifications qui étaient décrites dans l'ancienne *Loi sur la marine marchande du Canada* par les quatre introduites par l'entrée en vigueur de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* :

- voyage illimité (illimité);
- voyage à proximité du littoral, classe 2;
- voyage à proximité du littoral, classe 1;
- voyage en eaux abritées.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Les intervenants touchés comprennent tous les exploitants de bâtiments commerciaux (bâtiments de toutes tailles, y compris les bâtiments de pêche, les bateaux de travail, les bateaux-taxis et les traversiers). En décembre 2019, 53 941 navires actifs étaient immatriculés auprès de Transports Canada.

Les autres intervenants ou partenaires comprennent :

- (i) des représentants des entreprises d'expédition;
- (ii) l'industrie de la pêche;
- (iii) d'autres intervenants qui ont un intérêt reconnu en matière de sécurité maritime;
- (iv) les municipalités qui exploitent des bateaux;
- (v) les exploitants d'embarcations de plaisance (aucune modification réglementaire n'est requise pour les embarcations de plaisance);
- (vi) les collectivités autochtones;
- (vii) la Garde côtière canadienne;
- (viii) les chantiers navals et les installations de réparation des bâtiments;
- (ix) les fournisseurs de matériel de radio-communication.

Des consultations sur cette initiative ont été menées par l'entremise du Conseil consultatif maritime canadien régional et du Conseil consultatif maritime canadien national (depuis 2007), sous l'égide du Comité permanent sur la sécurité de la navigation et les opérations. L'industrie maritime a été consultée et a reçu régulièrement des mises à jour pendant l'élaboration des exigences révisées des chapitres IV et V de la Convention SOLAS par l'entremise du Conseil consultatif maritime canadien national. De plus, environ 300 lettres ont été envoyées en

vessels, who do not typically attend Canadian Marine Advisory Council meetings, informing them of the *Navigation Safety Regulations, 2020* and inviting them to provide comments on the regulatory initiative. The feedback from these consultations has been taken into consideration in the development of the Regulations.

Online consultations were also launched on November 14, 2018, using Transport Canada's Let's Talk Transportation platform. Comments were received from three stakeholders. One comment was supportive of the changes, but asserted that the AIS requirements did not go far enough and should be further expanded to cover all commercial vessels. The second comment requested that Transport Canada consider including an existing International Organization for Standardization provision on compass adjustments and inspection allowances to the Regulations. As Transport Canada relies on performance-based standards to ensure that compasses are adjusted properly, an adjustment to the regulatory text will not be required. The third expressed concern with regard to the possible emission of high frequencies from certain AIS units, which could potentially harm marine life. As these systems do not emit sound waves, they are not a threat to marine life.

Stakeholder reaction regarding this regulatory initiative has been positive. It is anticipated that these Regulations will garner high support and low opposition from concerned stakeholders. Throughout the consultations, stakeholders were significantly involved in the development of the Regulations and were supportive of the regulatory requirements. The only opposition expressed was by owners of fishing vessels that are greater than 12 m in length that operate in the Great Lakes. As their vessels do not travel long distances, some of these operators did not agree with the requirement for a float-free EPIRB on board vessels that are greater than 12 m when operating close to shore. Transport Canada determined that an exemption would not be warranted based on investigations and subsequent recommendations put forward by the Transportation Safety Board.

In 2016, there was also some opposition expressed by vessel operators with regard to the BNWAS carriage requirement. Stakeholder discussions have ensued since then and a few exemptions from this requirement were considered for certain vessels. It was decided that ferries that engage solely on voyages that are less than five nautical miles will be exempted from this carriage requirement.

janvier 2018 aux exploitants de grands bâtiments de pêche, qui n'assistent habituellement pas aux réunions du Conseil consultatif maritime canadien, les informant du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* et les invitant à formuler des commentaires sur l'initiative réglementaire. Les commentaires issus de ces consultations ont été pris en compte dans l'élaboration du règlement.

Des consultations en ligne ont également été entamées le 14 novembre 2018 au moyen de la plateforme Parlons transport de Transports Canada. Trois intervenants ont formulé des commentaires. Un des commentaires appuyait les changements, mais indiquait que les exigences relatives au SIA ne sont pas assez rigoureuses et qu'elles devraient s'appliquer à tous les bâtiments commerciaux. Le deuxième commentaire demandait que Transports Canada envisage d'intégrer une disposition de l'Organisation internationale de normalisation applicable aux rajustements de compas et des éléments d'inspection au règlement. Puisque Transports Canada se fie à des normes fondées sur le rendement pour veiller à ce que les compas soient bien ajustés, il ne sera pas nécessaire de rajuster le texte réglementaire. Le troisième commentaire formulé soulevait une préoccupation à l'égard de l'émission possible de hautes fréquences à partir de certaines unités de SIA, lesquelles fréquences seraient susceptibles de causer un préjudice à la vie marine. Comme ces systèmes n'émettent pas d'ondes sonores, ils ne représentent aucune menace pour la vie marine.

Les intervenants ont réagi positivement à cette initiative réglementaire. On prévoit que ce règlement recueillera un fort appui et une faible opposition de la part des intervenants concernés. Tout au long des consultations, les intervenants ont participé activement à l'élaboration du règlement et ont appuyé les exigences réglementaires. La seule opposition exprimée provenait des propriétaires de bâtiments de pêche d'une longueur supérieure à 12 m exploités dans les Grands Lacs. Comme leurs navires ne parcourent pas de longues distances, certains des exploitants n'étaient pas d'accord avec l'installation exigée à bord des bâtiments d'une longueur excédant 12 m d'une RLS à dégagement libre lorsqu'ils naviguent près des côtes. Transports Canada a déterminé qu'une exemption n'était pas justifiée, en se basant sur les enquêtes et les recommandations subséquentes présentées par le Bureau de la sécurité des transports.

En 2016, les exploitants de bâtiments s'étaient également quelque peu opposés à l'exigence relative à l'installation d'un BNWAS. Des discussions avec les intervenants ont suivi depuis et des exemptions à cette exigence ont été envisagées pour certains bâtiments. Il a été décidé que les traversiers qui effectuent uniquement des voyages de moins de cinq milles marins seraient exemptés de cette exigence de transport.

Prepublication in the *Canada Gazette*, Part I

The Regulations were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on June 15, 2019, followed by a 90-day comment period. Comments were received from four stakeholders regarding the proposed regulatory text.

All the comments received identified minor technical or terminological issues or omissions in the draft regulations and/or sought minor clarifications. No major substantive issues or concerns with the proposed Regulations were raised.

One stakeholder raised concerns with regard to amending paragraph 112(a) of the Regulations to include a more specific reference to the 3-GHz requirement as being a 3-GHz radar except if already fitted with a 9-GHz radar. They also suggested that the “Definitions” section of the regulatory text be amended to include more detailed definitions of the following terms: (i) Canadian waters; (ii) unlimited voyage; (iii) near coastal voyage, Class 1; (iv) near coastal voyage, Class 2; and (v) sheltered waters voyage.

Under this regulatory initiative, this specificity is already covered for most vessels under Chapter V of the SOLAS Convention, which is being incorporated by reference through these Regulations. In terms of adding more detailed definitions under the “Definitions” section, they are already incorporated by reference in that section.

Another stakeholder requested that there be more clarity in the regulatory text with regard to the coming-into-force date of the ECDIS and BNWAS carriage requirements. They raised the fact that these dates are mentioned in the Regulatory Impact Assessment Statement (RIAS) but not in the regulatory text. They also pointed out that the “St. Clair River and Detroit River” section of Division 3 of the regulatory text and the RIAS do not mention a change to allow overtaking of vessels in the Fleming Channel (i.e. due to vessels slowing down to enter the Rouge River).

Transport Canada recognizes this issue and, therefore, the regulatory text has been amended to reflect that the coming-into-force date of the ECDIS carriage requirement is one year following the day on which these Regulations are registered and that the coming-into-force date for the BNWAS carriage requirement is January 1, 2022.

With regard to the overtaking of vessels in the Fleming Channel, Transport Canada recognizes the issue and this section in the regulatory text has been amended to stipulate that a vessel may overtake another vessel in the Detroit River between the west end of the Belle Isle and

Publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

Le règlement a fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 15 juin 2019 et la publication a été suivie d'une période de commentaires de 90 jours. Quatre intervenants ont formulé des commentaires concernant le projet de texte réglementaire.

Tous les commentaires reçus mentionnaient des questions techniques ou terminologiques mineures ou des omissions dans l'ébauche du règlement ou sollicitaient des clarifications mineures. Aucune question ou préoccupation importante relative au projet de règlement n'a été soulevée.

Un intervenant a fait part de préoccupations concernant la modification de l'alinéa 112a) du règlement afin d'apporter plus de précision à l'exigence de 3 GHz en indiquant qu'il doit s'agir d'un radar de 3 GHz, sauf si le navire est déjà équipé d'un radar de 9 GHz. Il suggère également que la partie « Définitions » du texte réglementaire soit modifiée afin d'inclure des définitions plus détaillées des termes suivants : (i) eaux canadiennes; (ii) voyage illimité; (iii) voyage à proximité du littoral, classe 1; (iv) voyage à proximité du littoral, classe 2; (v) voyage en eaux abritées.

En vertu de la présente initiative réglementaire, ce point précis est déjà couvert pour la plupart des navires dans le chapitre V de la Convention SOLAS que le présent règlement incorpore par renvoi. Pour ce qui est de l'ajout de définitions plus détaillées dans la partie « Définitions », elles sont déjà incorporées par renvoi dans ladite section.

Un autre intervenant a demandé que le texte réglementaire soit plus clair en ce qui concerne la date d'entrée en vigueur des exigences d'installation des SVCEI et BNWAS. Il a indiqué que ces dates étaient mentionnées dans le résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR), mais pas dans le texte du règlement. Il a également relevé que la partie « Rivières St. Clair et Détroit » de la section 3 du texte réglementaire et le REIR ne font pas mention d'une modification qui permettrait le dépassement de navires dans le Fleming Channel (c'est-à-dire en raison du ralentissement des navires pour pénétrer dans la rivière Rouge).

Transports Canada reconnaît ce point et, par conséquent, le texte réglementaire a été modifié afin d'indiquer que l'exigence de transport du SVCEI entre en vigueur un an après la date d'enregistrement du présent règlement et que l'exigence de transport du BNWAS entre en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

En ce qui concerne le dépassement des navires dans le Fleming Channel, Transports Canada reconnaît ce point et a modifié cette section du texte réglementaire afin de stipuler qu'un navire peut dépasser un autre navire dans la rivière Détroit entre l'extrémité ouest de l'île Belle et le

Peché Island Light if the vessel being overtaken has checked down its speed to make a turn for the Rouge River.

A comment was received from a stakeholder who is supportive of this regulatory initiative, but noted that the coming into force the BNWAS carriage requirement is not clearly reflected in the regulatory text. The stakeholder also pointed out some minor corrections that needed to be addressed in the English and French versions of the RIAS with regard to the reference to the BNWAS.

Transport Canada recognizes this issue and, therefore, the regulatory text has been amended to reflect the January 1, 2022, coming-into-force date for the BNWAS carriage requirement. Likewise, the BNWAS performance standards have been included in Schedule I of the Regulations in order to increase awareness of the requirements. The minor corrections have also been addressed in the English and French versions of the RIAS.

Another stakeholder informed Transport Canada that the use of the term “printed chart” in the Regulations could potentially hinder the move to digital versions of navigational charts. Therefore, the stakeholder proposed some minor amendments to Division 6 of Part 1 of the regulatory text to further enable future digital-based products.

Based on these comments, the regulatory text has been amended to align with the move toward digital version publications.

Online consultations were also led on the Let’s Talk Transportation website from April 29 until July 31, 2020, to inform affected stakeholders that, since the prepublication of the Regulations in the *Canada Gazette*, Part I, the coming-into-force date for the AIS carriage requirements had been changed to six months after the registration of the Regulations in order to align with the original spring 2021 coming-into-force date. No submissions or comments were received during these consultations.

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 regulatory initiative in relation to modern treaties in effect and, after examination, no implications or impacts on modern treaties were identified.

feu de l’île Peché si le navire en train d’être dépassé a réduit sa vitesse afin de virer dans la rivière Rouge.

Un commentaire a été reçu d’un intervenant qui soutient la présente initiative réglementaire, mais qui mentionne que l’entrée en vigueur de l’exigence de transport du BNWAS n’est pas indiquée clairement dans le texte du règlement. Il souligne également des corrections mineures qui doivent être apportées dans les versions anglaise et française du REIR au sujet de la référence au BNWAS.

Transports Canada reconnaît ce point et, par conséquent, le texte réglementaire a été modifié afin d’indiquer que l’exigence de transport du BNWAS entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2022. De même, les normes de rendement du BNWAS ont été ajoutées à l’annexe I du règlement afin de mieux faire connaître l’exigence. Les corrections mineures ont également été apportées aux versions anglaise et française du REIR.

Un autre intervenant a également informé Transports Canada que l’emploi dans le règlement de l’expression « carte imprimée » pourrait entraver le passage aux versions numériques des cartes de navigation. Par conséquent, l’intervenant propose d’apporter des modifications mineures à la section 6 de la partie 1 du texte réglementaire afin de permettre le lancement futur de produits numériques.

Au vu de ces commentaires, le texte réglementaire a été modifié afin de coïncider avec le passage à des versions numériques des publications.

Des consultations en ligne ont également été menées sur le site Web Parlons transport du 29 avril au 31 juillet 2020 afin d’informer les intervenants concernés que, depuis la publication préalable du règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, l’entrée en vigueur de l’exigence d’installation d’un SIA a été modifiée à six mois après l’enregistrement du règlement afin de mieux coïncider avec la date d’entrée en vigueur d’origine au printemps 2021. Aucune soumission ni aucun commentaire n’a été reçu pendant ces consultations.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l’approche fédérale à l’égard de la mise en œuvre des traités modernes*, une analyse a été entreprise afin d’établir si le règlement est susceptible d’engendrer des obligations en vertu des traités modernes. Cette évaluation a étudié l’objet et le champ d’application géographique de l’initiative réglementaire par rapport aux traités modernes en vigueur et à l’issue de cet examen aucune conséquence sur les traités modernes n’a été anticipée.

Transport Canada has consulted and is continuing to consult on this regulatory initiative through the regional Canadian Marine Advisory Council, which includes representatives of Indigenous groups.

Instrument choice

For this regulatory initiative, no other options were considered, as the intent of the regulatory initiative is to consolidate requirements found in 10 existing regulations related to navigation safety and radiocommunications into one comprehensive regulation and align these Regulations with (i) the *Canada Shipping Act, 2001*; and (ii) Chapters IV and V of the SOLAS Convention.

Regulatory analysis

This analysis has been updated following publication in the *Canada Gazette*, Part I. Vessel counts have been revised to reflect more recent data from the Canadian Vessel Register, the Canadian Beacon Registry, and a more complete list of Canadian vessels carrying automatic identification systems. The forecast for the number of marine occurrences, fatalities, and serious injuries has also been updated to incorporate data from 2018 and 2019.

The dollar year and the base year for calculating present value have been adjusted to 2019 and 2020, respectively, from 2017 in the previous analysis.

The changes result in a reduction in the overall present net value of the impacts of the regulations from \$149.3 million in the previous analysis to \$116.5 million. This reduction may be primarily explained by a reduced expected benefit from avoided loss of life due to the requirements for emergency beacons and the cost increase related to the expansion of the AIS carriage requirements. The updated AIS carriage dataset shows that more vessels will be affected by the Regulations.

Benefits and costs

The *Navigation Safety Regulations, 2020* will expand carriage requirements for distress alerting equipment and situational awareness equipment. The quantified impacts of the expanded carriage requirements will result in a net

Transports Canada a mené des consultations sur cette initiative réglementaire et continue de le faire par l'entremise du Conseil consultatif maritime canadien régional, qui comprend des représentants de groupes autochtones.

Choix de l'instrument

Pour cette initiative réglementaire, aucune autre option n'a été envisagée, car l'initiative réglementaire vise à regrouper les exigences énoncées dans 10 règlements existants liés à la sécurité de la navigation et aux radiocommunications en un seul règlement complet et à harmoniser le règlement avec (i) la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*; (ii) les chapitres IV et V de la Convention SOLAS.

Analyse de la réglementation

Cette analyse a été mise à jour suite à la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Les nombres de navires ont été revus afin de refléter des données plus récentes du registre canadien d'immatriculation des bâtiments, le registre canadien des balises et une liste plus complète des navires canadiens transportant un système d'identification automatique. Les prévisions de nombre d'événements maritimes, de décès et de blessures graves ont également été mises à jour afin d'intégrer les données de 2018 et 2019.

L'année de prise en compte de la valeur du dollar et l'année de référence pour le calcul de la valeur actuelle ont été modifiées de 2017 dans l'analyse précédente à 2019 et 2020 respectivement.

Les modifications ont entraîné une diminution de la valeur actuelle nette globale des répercussions du règlement qui est passée de 149,3 millions de dollars dans la précédente analyse à 116,5 millions de dollars dans l'analyse actuelle. Cette réduction s'explique principalement par une diminution des avantages attendus des pertes de vie évitées découlant des exigences relatives aux balises de détresse et une augmentation des coûts liés à l'élargissement des exigences d'installation d'un SIA. L'ensemble de données actualisé sur le transport de SIA montre qu'un plus grand nombre de navires sera concerné par le règlement.

Avantages et coûts

Le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* augmentera les exigences relatives à l'installation d'équipement d'alerte de détresse et d'équipement conçu pour améliorer la connaissance de la situation. Les

present value of \$116.5 million between 2020 and 2031.⁵ The total present value benefits are \$204.59 million, which is the monetized value of the avoided loss of life, serious injury, and collision damage. The present value total cost of amendments is \$88.1 million, the majority of which is attributable to expanded carriage requirements for AIS, and emergency beacons.

Consequential provisions in the amendments are presented separately in this cost-benefit analysis (CBA). Each part contains the total costs and benefits for all the associated requirements. Part 1 of the CBA examines the impacts associated with the distress alerting and communication measures. Part 2 considers the impacts associated with the situational awareness measures. Parts 3 and 4 addressed the amendments related to incorporation by reference and alignment with the *Canada Shipping Act, 2001*, neither of which have quantified impacts. A copy of the detailed CBA report is available upon request.

Along with expanded carriage requirements, there are many amendments necessary for consolidating 10 regulations into a single regulation to ensure consistency of terminology, and to avoid duplication. These have not been considered as part of the CBA.

Analytical framework

The cost-benefit analysis is conducted by estimating the benefits and costs associated with the difference in the number of vessels carrying the required safety equipment in a scenario where the requirements are not put in place (the baseline scenario) and when the requirements are in place (the policy scenario).

In the baseline scenario, Canadian vessels are expected to comply with all existing applicable national and international regulations. The existing regulatory requirements for each type of equipment, the baseline forecasts for the number of vessels carrying particular equipment, and for the number of occurrences associated with that equipment are discussed in subsections pertaining to each equipment type.

répercussions quantifiées des exigences élargies relatives à ces installations se traduiront par une valeur actualisée nette de 116,5 millions de dollars entre 2020 et 2031⁵. La valeur actualisée des avantages totaux s'élève à 204,59 millions de dollars, soit la valeur monétisée représentée par les pertes de vie, les blessures graves et les dommages causés par une collision qui ont été évités. Le coût en valeur actuelle total des modifications est de 88,1 millions de dollars, dont la majorité est attribuable à l'élargissement des exigences liées à l'installation de SIA et des balises de détresse.

Les dispositions corrélatives des modifications sont présentées séparément dans cette analyse coûts-avantages (ACA). Chaque partie contient les coûts et les avantages totaux de toutes les exigences connexes. La partie 1 de l'ACA examine les conséquences associées aux mesures relatives aux communications et aux alertes en cas de détresse. La partie 2 évalue les conséquences associées aux mesures relatives à la connaissance de la situation. Les parties 3 et 4 abordent les modifications concernant l'intégration par renvoi et l'harmonisation avec la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, pour lesquelles il n'existe pas d'effets chiffrés. Un exemplaire du rapport détaillé de l'ACA peut être consulté sur demande.

Outre l'élargissement des exigences en matière d'équipement, de nombreuses modifications sont nécessaires pour regrouper 10 règlements en un seul règlement afin d'assurer l'uniformité de la terminologie et d'éviter les chevauchements. Celles-ci n'ont pas été prises en compte dans l'ACA.

Cadre analytique

L'analyse coûts-avantages est effectuée en estimant les avantages et les coûts associés à l'écart entre le nombre de bâtiments ayant à bord l'équipement de sécurité requis dans un scénario où les exigences ne sont pas mises en place (le scénario de base) et lorsque les exigences sont en place (le scénario stratégique).

Dans le scénario de base, les bâtiments canadiens doivent se conformer à tous les règlements nationaux et internationaux applicables existants. Les exigences réglementaires existantes pour chaque type d'équipement ainsi que les prévisions de base pour le nombre de bâtiments ayant à bord un équipement particulier et le nombre d'occurrences associées à cet équipement sont abordées dans les sous-sections relatives à chaque type d'équipement.

⁵ Present value costs are estimated in 2019 constant dollars for a period between 2020 and 2031 and reported as the 2020 present value using a 7% discount rate. Individual unit costs are reported in 2019 Canadian dollars.

⁵ Les coûts en valeur actuelle sont estimés en dollars constants de 2019 pour une période comprise entre 2020 et 2031 et sont déclarés comme valeur actualisée de 2020 à l'aide d'un taux d'actualisation de 7 %. Les coûts unitaires individuels sont présentés en dollars canadiens de 2019.

As of December 2019, there were 53 941 active vessels in the Canadian Register of Vessels.⁶ Based on an assumed average annual growth rate of 2.77% for all vessels, it is expected that there will be around 75 000 active vessels in Canada by 2031.

1. Impacts associated with distress alerting and communication measures

The amendments will expand the carriage requirements for emergency beacons, and very high frequency-digital selective calling radios, as well as mandating a two-way means of communicating to the shore. The quantified net present value of the provisions is \$171.3 million. A summary of the annual benefits and costs is presented in Table 2.

The quantified benefit of these requirements is a present value of \$192.8 million, which is the value of the expected reduction in serious injuries or lives lost at sea. These requirements will also result in savings for search and rescue services, since the use of beacons and improved communications between vessels and search and rescue services will allow them to conduct their operations more efficiently. The benefit to search and rescue service is not quantified.

The present value total cost of the distress alerting and communications measures will be \$21.5 million. The majority of the costs are due to expanding emergency beacon carriage requirements, \$18.2 million. Government costs associated with administering registered beacons will be \$1.7 million, while \$0.2 million will be the cost associated with Government compliance costs. Expanded carriage requirements for two-way communications (\$1.2 million) and very high frequency-digital selective calling radios (\$0.1 million) make up the remainder.

En décembre 2019, 53 941 navires actifs figuraient dans le Registre canadien d'immatriculation des bâtiments⁶. En supposant un taux de croissance annuel de 2,77 % pour l'ensemble des navires, on estime qu'il y aura environ 75 000 navires actifs au Canada d'ici 2031.

1. Répercussions associées aux mesures d'alerte et de communication de détresse

Les modifications élargiront les exigences en matière d'équipement relatives à l'installation à bord de balises d'urgence et d'appareils radio d'appel sélectif numériques très haute fréquence (VHF), en plus d'exiger un moyen bidirectionnel de communiquer avec la rive. La valeur actualisée nette quantifiée des dispositions est de 171,3 millions de dollars. Un résumé des avantages et des coûts annuels est présenté au tableau 2.

L'avantage quantifié de ces exigences est une valeur actualisée s'élevant à 192,8 millions de dollars, soit la valeur de la réduction prévue des blessures graves ou des vies perdues en mer. Ces exigences engendreront également des économies pour les services de recherche et sauvetage, car l'utilisation de balises et l'amélioration des communications entre les navires et les services de recherche et sauvetage leur permettront de mener leurs opérations de façon plus efficace. Les avantages pour le service de recherche et de sauvetage ne sont pas quantifiés.

La valeur actualisée du coût total des mesures d'alerte et de communication sera de 21,5 millions de dollars. La majorité des coûts sont attribuables à l'élargissement des exigences relatives à la présence à bord de balises d'urgence, soit 18,2 millions de dollars. Les coûts gouvernementaux associés à l'administration des balises enregistrées s'élèveront à 1,7 million de dollars, tandis que le coût total pour le gouvernement pour se conformer aux modifications proposées sera de 0,2 million de dollars. Les exigences élargies en matière d'installation de communications bidirectionnelles (1,2 million de dollars) et d'appareils radio d'appel sélectif numériques très haute fréquence (0,1 million de dollars) représentent le reste des coûts.

Table 2. Summary of annual quantified benefits and costs for distress alerting and communication measures (millions of dollars)

Values in Table 2 are presented in 2019 constant dollars for a period between 2020 and 2031 and reported as the 2020 present value using a 7% discount rate. Totals may not add up due to rounding.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Benefits													
Avoided injury and loss of life	22.7	21.2	19.8	18.5	17.3	16.2	15.1	14.1	13.2	12.3	11.5	10.8	192.8

⁶ Canadian Register of Vessels [accessed on 29/07/2020]

⁶ Registre canadien d'immatriculation des bâtiments [consulté le 29 juillet 2020]

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Costs													
Expanded beacon carriage requirements	6.8	1.3	1.2	1.2	1.1	1.1	1.0	1.0	0.9	0.9	0.9	0.8	18.2
VHF-DSC radios	0.5	-0.1	-0.1	-0.1	-0.1	-0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Two-way communications	0.6	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	1.3
Government compliance and administration costs	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	1.9
Total costs	8.1	1.4	1.3	1.3	1.6	1.2	1.2	1.1	1.4	1.0	1.0	0.9	21.5
Net benefit	14.6	19.8	18.5	17.3	15.7	15.0	13.9	13.0	11.8	11.3	10.5	9.8	171.3

Tableau 2. Résumé des avantages quantifiés annuels et des coûts des mesures d'alerte et de communication de détresse (en millions de dollars)

Les valeurs du tableau 2 sont présentées en dollars constants de 2019 pour une période comprise entre 2020 et 2031 et sont déclarées comme valeur actualisée de 2020 à l'aide d'un taux d'actualisation de 7 %. Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Avantages													
Blessures et pertes de vie évitées	22,7	21,2	19,8	18,5	17,3	16,2	15,1	14,1	13,2	12,3	11,5	10,8	192,8
Coûts													
Exigences accrues concernant la présence à bord de balises	6,8	1,3	1,2	1,2	1,1	1,1	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,8	18,2
Radios VHF-ASN	0,5	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Communications bidirectionnelles	0,6	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	1,3
Frais de conformité et d'administration du gouvernement	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	1,9
Total des coûts	8,1	1,4	1,3	1,3	1,6	1,2	1,2	1,1	1,4	1,0	1,0	0,9	21,5
Avantage net	14,6	19,8	18,5	17,3	15,7	15,0	13,9	13,0	11,8	11,3	10,5	9,8	171,3

1.1 Expanding distress alerting equipment requirements

An emergency position indicating radio beacon is a battery-operated device that can transmit a distress signal, along with its location and vessel information to search and rescue services. Float-free emergency position indicating radio beacons are secured to the vessel in a manner that allows it to be released and activated automatically in the event that the vessel sinks. A portable very high frequency-digital selective calling radio is a handheld

1.1 L'élargissement des exigences en matière d'équipement d'alertes de détresse

Une radiobalise de localisation des sinistres à dégagement libre est un dispositif à batterie qui peut transmettre un signal de détresse, ainsi que l'information sur son emplacement et son bâtiment aux services de recherche et sauvetage. Les radiobalises de localisation des sinistres à dégagement libre sont attachées au bâtiment de manière à ce qu'elles puissent être libérées et activées automatiquement si le bâtiment coule. Un appareil radio d'appel

device (like a walkie-talkie) that is capable of transmitting an emergency data signal containing the radio's maritime mobile service identity number and global navigation satellite system coordinates. Portable very high frequency-digital selective calling radios are worn by navigation officers and distress signals can be triggered by pressing an alarm button, usually located on the back of the unit. When registered with the Canadian Beacon Registry,⁷ emergency position indicating radio beacons provide first responders with additional information that can provide valuable input into the rescue operation.

1.1.1 Affected vessels

As of December 2019, there were 9 513 vessels carrying at least one active emergency beacon in the Canadian Beacon Registry. While many of these vessels are required to carry emergency beacons under the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999* and the *Fishing Vessel Safety Regulations*,⁸ several do so voluntarily. Larger vessels may carry multiple beacons.

In 2020, the year that the carriage requirements will come into force, approximately 20 253 vessels will be required to carry an emergency beacon in the policy scenario. In the baseline scenario 9 513 vessels are expected to carry at least one emergency beacon in 2020. So the incremental number of vessels required to carry emergency beacons will be 10 740. Of this total, 150 vessels are owned by federal, provincial, or municipal governments.

1.1.2 Benefits of expanding distress alerting equipment requirements

The present value total benefit of the distress alerting equipment requirements is \$192.8 million. This is the monetized value of the loss of life at sea or serious injuries that will be prevented due to the expended carriage requirements. These provisions will also reduce time spent searching for vessels that have signalled distress, resulting in avoided costs for search and rescue services. Due to modelling constraints, the savings to search and rescue services are not quantified.

Between 2008 and 2019, there were a total of 12 169 marine occurrences reported to the Transportation Safety Board.

sélectif numérique très haute fréquence est un appareil portatif (comme un émetteur-récepteur) capable de transmettre un signal de données d'urgence contenant le numéro d'identité du service mobile maritime de la radio et les coordonnées du système mondial de navigation par satellite. Les appareils radio d'appel sélectif numériques très haute fréquence portatifs sont utilisés par les officiers de navigation; les signaux de détresse peuvent être déclenchés en appuyant sur un bouton d'alarme, habituellement situé à l'arrière de l'unité. Lorsqu'elles sont inscrites au Registre canadien des balises⁷, les radiobalises de localisation des sinistres fournissent aux premiers répondants des renseignements supplémentaires qui peuvent contribuer de façon utile à l'opération de sauvetage.

1.1.1 Bâtiments visés

À partir de décembre 2019, il y avait 9 513 bâtiments qui comprenaient au moins une radiobalise d'urgence active inscrite au Registre canadien des balises. Bien que bon nombre de ces bâtiments soient tenus d'avoir à bord des balises de détresse en vertu du *Règlement de 1999 sur les stations de navires* et du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*⁸, plusieurs le font volontairement. Les plus grands bâtiments peuvent avoir à bord plusieurs balises.

En 2020, l'année où les exigences en matière d'équipement entreront en vigueur, environ 20 253 bâtiments seront tenus d'avoir à bord une balise de détresse dans le cadre du scénario stratégique. Dans le cadre du scénario de base, 9 513 bâtiments devraient avoir à bord au moins une balise de détresse en 2020. Ainsi, le nombre supplémentaire de navires devant avoir à bord des balises de détresse sera de 10 740. De ce nombre, 150 bâtiments sont la propriété des gouvernements fédéral, provinciaux ou des administrations municipales.

1.1.2 Avantages de l'élargissement des exigences en matière d'équipement d'alertes de détresse

La valeur actualisée de l'avantage total des exigences relatives à l'équipement d'alerte de détresse est de 192,8 millions de dollars. Il s'agit de la valeur monétisée de la perte de vie en mer ou des blessures graves qui seront évitées en raison des exigences relatives à l'équipement. Ces dispositions réduiront également le temps passé à chercher des navires qui ont envoyé un signal de détresse, ce qui permettrait d'éviter les coûts des services de recherche et sauvetage. En raison des contraintes de modélisation, les économies pour les services de recherche et sauvetage ne sont pas quantifiées.

Entre 2008 et 2019, 12 169 événements maritimes, au total, ont été signalés au Bureau de la sécurité des transports.

⁷ Canadian Beacon Registry [accessed on 29/07/2020]

⁸ Fishing Vessel Safety Regulations [accessed on 29/07/2020]

⁷ Registre canadien des balises [consulté le 29 juillet 2020]

⁸ Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche [consulté le 29 juillet 2020]

Occurrence data showed that 868 of these incidents resulted in 194 fatalities and 611 serious injuries. Based on an evaluation of each occurrence, it was determined that 27 fatalities and 12 serious injuries from 10 occurrences could have been avoided or reduced if the vessel involved had a distress alerting system on board. In the central analysis, it is estimated that between 2020 and 2031, an average of 2.25 fatalities and one serious injury per year will be completely avoided in the policy scenario.

Avoided fatalities and serious injuries are monetized by multiplying the number of each by the value of statistical life — \$9.51 million for fatalities and \$1.28 million for serious injuries (13.42% of the value of statistical life).⁹ The present value annual monetized benefit or expanding distress alerting measures is shown in Table 2 above.

1.1.3 Cost to vessel operators of expanding emergency beacon carriage requirements

As stated above, the amendments will expand the number of vessels required to carry an emergency position indicating radio beacon or a portable very high frequency-digital selective calling radio by around 9 200 vessels in 2020. The present value total cost for the expanded beacon carriage requirements is around \$20.1 million. Of that total, \$0.2 million will be incurred by federal, provincial or municipal governments to purchase and register emergency beacons on government-owned vessels. Annual

Les données sur ces événements ont démontré que 868 incidents ont causé 194 décès et 611 blessures graves. D'après une évaluation de chaque incident, on a déterminé que 27 décès et 12 blessures graves causées par 10 incidents auraient pu être évités ou réduits si le bâtiment concerné avait eu un système d'alerte de détresse à bord. Dans l'analyse centrale, on estime qu'entre 2020 et 2031, dans un scénario stratégique, on pourra éviter complètement en moyenne 2,25 décès et une blessure grave par année.

Les décès et les blessures graves évités sont monétisés en multipliant chacun par la valeur d'une vie statistique, soit 9,51 millions de dollars pour les décès et 1,28 million de dollars pour les blessures graves (13,42 % de la valeur d'une vie statistique)⁹. La valeur actualisée de l'avantage monétisé ou de l'élargissement des mesures d'alerte de détresse est indiquée au tableau 2 ci-dessus.

1.1.3 Coût pour les exploitants de bâtiments de l'élargissement des exigences liées à la présence à bord de balises de détresse

Comme il est indiqué ci-dessus, les modifications permettront d'accroître d'environ 9 200 bâtiments, en 2020, le nombre de bâtiments qui devront avoir à bord une radiobalise de localisation des sinistres ou un appareil radio d'appel sélectif numérique très haute fréquence portatif. La valeur actualisée du coût total des exigences élargies relative à la présence à bord de radiobalise est d'environ 20,1 millions de dollars. De ce total, 0,2 million de dollars seront engagés par les gouvernements fédéral,

⁹ Transport Canada. 2014. The Value of a Statistical Life: Estimates used in Transport Canada's Social Cost of Collision Model.

The value of statistical life (VSL) is defined as the risk-money trade-off equivalent to a statistical life. It is based on the risk-money trade-off for small death risk reductions — empirical studies that estimate the VSL typically consider risk reductions between 1/10 000 and 1/100 000. The VSL is the sum of what individuals will pay for risk reductions that, together, sum to one statistical life. Hence, if the average person is willing-to-pay \$50 for a fatality risk reduction of 1/100 000, then 100 000 people will be willing-to-pay \$5,000,000 (100 000 times \$50) to save one statistical life, leading to a VSL of \$5,000,000. In other words, individuals' willingness-to-pay (WTP) for small fatality risk reductions is aggregated up to one statistical life saved to obtain the VSL.

No value judgment is made when estimating the VSL; rather, human behaviour with respect to avoiding or decreasing small risks of death is observed or elicited, and then quantified. It is worth noting that the VSL is not the value of preventing a certain death; that value will be infinite. It is not the value of saving a specific person's life either. Rather, the VSL values small changes in death risks in a population in general, based on the death risk trade-off preferences of that population.

⁹ Transports Canada. 2014. The Value of a Statistical Life: Estimates used in Transport Canada's Social Cost of Collision Model. (en anglais seulement)

La valeur d'une vie statistique (VVS) constitue un arbitrage entre les risques de mortalité et les sommes à payer qui équivaut à une vie statistique. Elle est déterminée en fonction des compromis acceptables à faire entre le risque et l'argent pour obtenir de petites réductions du risque de mortalité — les calculs empiriques de la VVS établissent généralement la réduction du risque entre 1/10 000 et 1/100 000. La VVS constitue la somme de ce que les individus sont disposés à payer pour réduire les risques qui, globalement, équivaut à une vie statistique. Par conséquent, si le citoyen ordinaire est prêt à payer 50 \$ pour une réduction du risque de mortalité de 1/100 000, alors 100 000 personnes seraient prêtes à payer 5 000 000 \$ (100 000 fois 50 \$) pour sauver une vie statistique, ce qui donne une VVS de 5 000 000 \$. En d'autres mots, les sommes maximales que les personnes sont disposées à payer [volonté maximale de payer (VDP)] pour obtenir de petites réductions du risque de décès sont agrégées au niveau d'une vie statistique épargnée pour obtenir la VVS.

L'estimation de la VVS ne fait intervenir aucun jugement de valeur. En fait, le comportement humain en matière de réduction ou d'évitement des faibles risques de mortalité est simplement observé ou provoqué, et puis quantifié. Il convient de noter que la VVS ne désigne pas la valeur d'éviter une mort certaine, car cette valeur serait infinie. Il ne s'agit pas non plus de la valeur de sauver la vie d'une personne en particulier. La VVS analyse plutôt les petits changements dans les risques de mortalité d'une population en général en fonction des préférences de cette population en matière d'arbitrage entre les risques de mortalité.

costs of the expanded beacon carriage requirements for all vessel operators are shown above in Table 2.

Compliant float-free emergency position indicating radio beacons and portable very high frequency-digital selective calling radios are available from a variety of retailers and manufacturers for around \$600 and \$300, respectively. Around 75% of vessels are expected to purchase float-free emergency position indicating radio beacons. The remaining 25% will purchase portable very high frequency-digital selective calling radios.

Batteries for both types of beacons last an average of six years and replacement for most units is performed by the manufacturer. Battery replacement costs are similar to the cost of a new unit. Many owners opt to purchase new units when the batteries run low. It is assumed that, each year, one sixth of active emergency beacons will be replaced in both the baseline and policy scenarios.

Vessel operators will be required to register their units with the Canadian Beacon Registry. There is no charge for registering a beacon, but it does require on average 20 minutes to submit an application. It is assumed the average hourly wage of an employee registering an emergency beacon is \$25.86.¹⁰ The present value total incremental registration cost is around \$291,900.

1.1.4 Government costs of expanding beacon carriage requirements

As stated above, around 150 vessels affected by the amendments are owned and operated by federal, provincial, or municipal governments. These vessels will be required to carry an emergency beacon in the policy scenario, but are not expected to carry a beacon in the baseline. As stated above, the total cost to government of compliance with the amendments is \$0.2 million. This total is included in the cost for government compliance and administration in Table 2.

provinciaux ou les administrations municipales pour acheter et enregistrer des balises de détresse à installer dans des navires appartenant au gouvernement ou à l'administration. Les coûts annuels des exigences élargies relatives à la présence à bord de radiobalise pour tous les exploitants de bâtiments sont indiqués ci-dessus dans le tableau 2.

Les radiobalises de localisation des sinistres à dégagement libre et les appareils radio d'appel sélectif numériques très haute fréquence (VHF) portatifs conformes sont disponibles auprès de divers détaillants et fabricants pour environ 600 \$ et 300 \$, respectivement. On s'attend à ce qu'environ 75 % des navires achètent des radiobalises de localisation des sinistres à dégagement libre. Les 25 % restants achèteront des appareils radio d'appel sélectif numériques très haute fréquence (VHF) portatifs.

Les batteries des deux types de balises durent en moyenne six ans et leur remplacement est effectué par le fabricant. Le prix du remplacement des batteries est équivalent à celui d'un nouvel appareil. De nombreux propriétaires choisissent d'acheter de nouvelles unités lorsque les batteries faiblissent. On suppose que, chaque année, un sixième des balises de détresse actives sera remplacé dans le cadre du scénario de base et du scénario stratégique.

Les exploitants de bâtiments seront tenus d'inscrire leurs unités au Registre canadien des balises. L'enregistrement d'une balise est gratuit, mais il faut compter en moyenne 20 minutes pour soumettre une demande. On suppose que le salaire horaire moyen d'un employé qui enregistre une balise de détresse est de 25,86 \$¹⁰. La valeur actualisée des frais d'enregistrement supplémentaires totaux est d'environ 291 900 \$.

1.1.4 Coûts engagés par le gouvernement pour élargir les exigences concernant la présence à bord de balises

Comme il est mentionné ci-dessus, environ 150 bâtiments touchés par les modifications appartiennent aux gouvernements fédéral, provinciaux ou aux administrations municipales et sont exploités par eux. Ces navires seront tenus de transporter une balise de détresse dans le cadre du scénario stratégique, mais on ne s'attend pas à ce qu'ils aient une balise de détresse à bord dans le cadre du scénario de base. Comme il est indiqué ci-dessus, le coût total pour le gouvernement pour se conformer aux modifications est de 0,2 million de dollars. Ce total est inclus dans le coût de conformité et d'administration du gouvernement dans le tableau 2.

¹⁰ Statistics Canada. Table 14-10-0206-01 — [Average hourly earnings for employees paid by the hour, by industry, annual](#) (Transportation and warehousing, year 2018 adjusted to 2019 using an annual inflation rate of 2.24%)

¹⁰ Statistique Canada. Tableau : 14-10-0206-01 — [Rémunération horaire moyenne des salariés rémunérés à l'heure, selon l'industrie, données annuelles](#) (Transport et entreposage, année 2018 adaptée à 2019 en appliquant un taux d'inflation annuel de 2,24 %)

The amendments will not impact the established compliance mechanisms for navigation safety and radiocommunication equipment. Marine safety inspectors will be expected to enforce the new requirements without extending normal inspections. The new requirements will not require additional monitoring to ensure compliance.

There will be no additional administrative costs to Transport Canada, since compliance submissions will be submitted to other agencies. The Canadian Beacon Registry may require additional resources to process the additional vessel and beacon information. The beacon register is maintained by two full-time employees. The distress alerting requirements will more than double the number of active vessels carrying beacons. Two full-time equivalent positions, each costing around \$100,000 per year, will be required to process the increase in submissions. The total present value cost to government will be \$1.7 million between 2020 and 2031.

1.2 Expanding carriage of very high frequency radios with digital selective calling

The present value total cost for the requirement to carry very high frequency-digital selective calling radios is around \$0.1 million.

The very high frequency-digital selective calling radios under this requirement are non-portable, mounted units with a transceiver and microphone (like a CB-radio). As with portable units, mounted very high frequency-digital selective calling radios are capable of transmitting distress signals along with the global positioning system (GPS) location of the vessel.

More vessels with very high frequency-digital selective calling radios will allow for greater communication between vessels, enabling vessels to send and respond to distress signals from others in their area.

All very high frequency radios on the market today are capable of digital selective calling. However, many vessels still use non-digital selective calling radios. Fixed mounted very high frequency-digital selective calling radios are available from a variety of retailers and manufacturers for around \$200.

The requirements will require affected vessels to replace their older, non-digital selective calling radios with new digital selective calling capable versions. These

Les modifications n'auront aucune incidence sur les mécanismes de conformité établis pour la sécurité de la navigation et l'équipement de radiocommunication. Les inspecteurs de la sécurité maritime devront appliquer les nouvelles exigences sans devoir prolonger les inspections normales. Les nouvelles exigences ne nécessiteront pas de surveillance supplémentaire pour assurer la conformité.

Transports Canada n'assumera aucun coût administratif supplémentaire puisque les présentations de conformité seront soumises à d'autres organismes. Le Registre canadien des balises pourrait avoir besoin de ressources supplémentaires pour traiter les renseignements supplémentaires sur les navires et les balises. Le registre des balises est tenu à jour par deux employés à temps plein. Les exigences relatives aux alertes de détresse feront plus que doubler le nombre de bâtiments actifs ayant des balises à bord. Deux postes équivalents temps plein, qui coûtent chacun environ 100 000 \$ par année, seront nécessaires pour traiter l'augmentation du nombre de soumissions. Le coût total de la valeur actualisée pour le gouvernement sera de 1,7 million de dollars entre 2020 et 2031.

1.2 Augmentation du nombre de radiotéléphones très haute fréquence (VHF) portatifs avec appel sélectif numérique à bord

La valeur actualisée du coût total de l'exigence d'avoir à bord un radiotéléphone très haute fréquence (VHF) portatif avec appel sélectif numérique est d'environ 0,1 million de dollars.

En vertu de cette exigence, les radiotéléphones très haute fréquence (VHF) avec appel sélectif numérique sont des unités fixes montées avec un émetteur-récepteur et un microphone (comme une radio CB). Comme pour les unités portatives, les radiotéléphones très haute fréquence avec appel sélectif numérique sont capables de transmettre des signaux de détresse ainsi que l'emplacement du système mondial de localisation (GPS) du bâtiment.

L'augmentation du nombre de bâtiments dotés de radiotéléphones très haute fréquence avec appel sélectif numérique permettra une meilleure communication entre les bâtiments, ce qui permettrait aux bâtiments d'envoyer des signaux de détresse à d'autres personnes dans les secteurs et d'y réagir.

Tous les radiotéléphones très haute fréquence aujourd'hui ont la capacité d'appel sélectif numérique. Toutefois, de nombreux bâtiments utilisent encore des radiotéléphones à appel sélectif non numériques. Les radiotéléphones très haute fréquence avec appel sélectif numérique à montage fixe sont offerts par divers détaillants et fabricants pour environ 200 \$.

En vertu des exigences, les bâtiments touchés devront remplacer leurs anciens appareils radio d'appel sélectif non numériques par de nouvelles versions dotées de la

requirements will apply to vessels on inland water voyages. Around 3 032 vessels operating in the Great Lakes Region will be required to upgrade their radio. This replacement will happen gradually. In the baseline scenario, it is assumed that the initial stock of radios is replaced at a constant rate over the next six years. In the policy scenario, all radios are replaced within the compliance year. So replacement costs in subsequent years are avoided, which is why there are negative values in Table 2.

1.3 Means of two-way radiocommunications

The present value total cost for this requirement will be around \$1.3 million.

As a practical matter of self-preservation, most vessels on voyages beyond 25 nautical miles from shore will carry some means for communicating with the authorities on the shore. However, there is no requirement for non-passenger vessels less than 300 gross tonnage to carry a means of two-way communications with a Canadian Coast Guard Marine Communications and Traffic Services Centre or another organization or person on shore that is providing communication.

The Regulations will require vessels of less than 300 gross tonnage to carry a means of two-way communications if beyond the limits of a near-coastal voyage, Class 2 (beyond 25 nautical miles from shore).

Requiring additional vessels to carry a means of two-way communications with shore will enable vessel operators to send a distress signal in the case of a non-urgent occurrence (like a mechanical failure) where an emergency position indicating radio beacon will not trigger the appropriate response.

Some vessels, such as fishing vessels that travel beyond 25 nautical miles from shore infrequently, may not carry such equipment. Transport Canada estimates that up to 2% of fishing vessels, around 350, may be affected by this requirement.

This is a performance-based requirement that will allow for a multitude of compliance options. Vessel operators could comply by carrying a satellite phone. Satellite phones are available from a variety of retailers for around \$1,600 and can include some calling time credit. It is expected that the phones will need to be upgraded or replaced every four years, as technology advances.

capacité d'appel sélectif numérique. Ces exigences s'appliqueront aux bâtiments effectuant des voyages en eaux intérieures. Environ 3 032 bâtiments exploités dans la région des Grands Lacs seront tenus de mettre à niveau leur radiotéléphone. Ce remplacement se fera progressivement. Dans le scénario de base, on suppose que le stock initial de radios sera remplacé à un rythme constant au cours des six prochaines années. Dans le scénario stratégique, toutes les radios sont remplacées au cours de l'année de conformité. Les coûts de remplacement des années subséquentes sont donc évités, ce qui explique pourquoi il y a des valeurs négatives dans le tableau 2.

1.3 Méthodes de radiocommunication bilatérale

La valeur actualisée du total des coûts de cette exigence sera d'environ 1,3 million de dollars.

Pour des raisons pratiques de survie, la plupart des bâtiments effectuant des voyages à plus de 25 milles marins de la rive auront à leur bord certains moyens de communiquer avec les autorités du littoral. Toutefois, les bâtiments à passagers d'une jauge brute de moins de 300 ne sont pas tenus d'avoir à bord un moyen de communication bilatérale avec un centre de Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne ou une autre organisation ou personne à terre qui assure la communication.

Le règlement exigera que les bâtiments d'une jauge brute de moins de 300 soient dotés d'un moyen de communication bilatérale s'ils dépassent les limites d'un voyage à proximité du littoral, classe 2 (à plus de 25 milles marins de la rive).

Le fait d'exiger que d'autres bâtiments soient munis d'un moyen de communication bilatérale avec la rive permettra aux exploitants de bâtiments d'envoyer un signal de détresse en cas d'incident non urgent (comme une défaillance mécanique) dans le cas où une radiobalise de localisation des sinistres ne déclenchera pas l'intervention appropriée.

Certains bâtiments, comme les bâtiments de pêche qui se déplacent rarement au-delà de 25 milles marins de la rive, peuvent ne pas être dotés de tels équipements. Transports Canada estime que jusqu'à 2 % des bâtiments de pêche, soit environ 350, pourraient être touchés par cette exigence.

Il s'agit d'une exigence fondée sur le rendement qui permettra une multitude d'options de conformité. Les exploitants de bâtiments pourraient se conformer en ayant à bord un téléphone satellite. Des téléphones satellites sont offerts par divers détaillants pour environ 1 600 \$ et peuvent inclure des crédits de temps d'appel. Les téléphones devront être mis à niveau ou remplacés tous les quatre ans à mesure que la technologie évolue.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Coûts (suite)													
Conformité et administration gouvernementales	0,0	2,5	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	4,9
Total des coûts	0,0	35,0	6,0	3,3	3,2	3,1	3,0	2,8	2,7	2,6	2,5	2,4	66,6
Avantage net	0,0	-33,7	-4,8	-2,2	-2,2	-0,6	-2,0	-2,0	-1,9	-1,9	-1,8	-1,8	-54,8

The quantitative benefit for these requirements will be a reduction of marine incidents, including collisions, vessels sinking and groundings. The benefits are monetized by estimating the avoided damage to vessels, cargo, and the environment due to pollution. The present value total benefit of the situational awareness measures from the Regulations will be \$11.8 million.

The present value total cost of the situational awareness measures is \$66.6 million. Most of the costs will be from the expansion of AIS carriage requirements (\$59.2 million). The expansion of BNWAS will result in a \$2.5 million total cost. The regulatory requirements related to ECDIS costs may require some additional training for some vessels, but the cost is expected to be minimal, and is not quantified.

2.1 Expanded AIS carriage requirements

An AIS is a vessel tracking system and navigational tool that uses a very-high-frequency radio unit to provide automatic updates to other vessels and land-based stations on a vessel's position, heading, length, beam, type, draught, and hazardous cargo information. AIS-equipped vessels are able to see information about each other on a display console. More vessels carrying AIS will improve situational awareness, reduce the risk of collision and allow for more efficient search and rescue efforts.

There are two types of AIS: Class A and Class B, depending on the transponder transmitting the AIS information. A Class A transponder will always be prioritized and shown to other ships in the area, whereas a Class B transponder will not be shown until there is room on the AIS channel. The Regulations will require new categories of vessels to have a Class A AIS on board.

L'avantage quantitatif de ces exigences sera une réduction des incidents maritimes, y compris les collisions, les naufrages et les échouements. Les avantages sont monétisés par l'estimation des dommages évités aux bâtiments, aux marchandises et à l'environnement en raison de la pollution. La valeur actualisée des avantages associés aux mesures pour améliorer la connaissance de la situation du règlement sera de 11,8 millions de dollars.

La valeur actualisée des coûts totaux des mesures pour améliorer la connaissance de la situation est de 66,6 millions de dollars. La plupart des coûts découleront de l'élargissement des exigences relatives à l'installation de systèmes d'identification automatique (59,2 millions de dollars). L'élargissement des exigences relatives à l'installation de systèmes d'alarme du quart à la passerelle entraînera un coût total de 2,5 millions de dollars. Les exigences réglementaires relatives aux coûts des systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'information peuvent nécessiter de la formation supplémentaire pour certains bâtiments, mais le coût devrait être minime et n'est pas quantifié.

2.1 Élargissement des exigences relatives à l'installation de systèmes d'identification automatique

Un SIA est un système de suivi des bâtiments et un outil de navigation qui utilise une unité radio à très haute fréquence pour fournir des mises à jour automatiques aux autres bâtiments et aux stations terrestres sur la position, le cap, la longueur, la largeur, le type, le tirant d'eau et les renseignements sur les cargaisons dangereuses d'un bâtiment. Les bâtiments dotés d'un SIA peuvent voir l'information sur chacun d'entre eux sur une console d'affichage. Un plus grand nombre de bâtiments transportant des SIA améliorera la connaissance de la situation, réduira le risque de collision et permettra des efforts de recherche et sauvetage plus efficaces.

Il existe deux types de SIA : les classes A et B en fonction du transpondeur qui transmet les renseignements du SIA. Un transpondeur de classe A sera toujours prioritaire et visible par les autres navires de la zone, alors que les transpondeurs de classe B ne seront visibles que si de l'espace est disponible sur le canal du SIA. Le règlement exigera que de nouvelles catégories de bâtiments soient munies d'un SIA de classe A à bord.

2.1.1 Affected vessels by the expanded AIS carriage requirements

The existing *Navigation Safety Regulations* require an AIS on board every Canadian vessel of 500 gross tonnage or more regardless of the type of voyage.¹¹ Vessels of 300 gross tonnage or more are required to carry an AIS if they are engaged on an international voyage, and vessels of 150 gross tonnage or more are required to carry an AIS if they are carrying 12 passengers or more and are engaged on an international voyage.

Based on data from AIS tracking websites, and the Canadian Registry of Vessels, around 5 519 Canadian vessels are expected to carry an AIS in 2020. Around 1 500 of these vessels are required to carry an AIS by Canadian or international regulations. The remaining vessels do so voluntarily.

This regulatory initiative will create a new category of vessels that will be required to carry an AIS on board, based on vessel type, length and passenger capacity, as listed in the description above. In a policy scenario, it is expected that 2 954 vessels will be required to carry an AIS on board by the compliance date, in 2020 — an incremental total of 1 585 vessels. Around 109 of these vessels will be owned by federal, provincial, or municipal governments.

Furthermore, in June 2019, the *Navigation Safety Regulations* were amended to expand AIS (Class A or B) carriage requirements to vessels that are certified to carry more than 12 passengers or vessels that are 8 m or more in length and carrying passengers.

2.1.2 Benefits of expanding AIS carriage requirements

The present value total benefit of the AIS carriage expansion is \$10.3 million.

The expansion of AIS carriage requirements will improve situational awareness and reduce the risk of collisions. Vessels carrying an AIS are able to see other AIS carrying vessels on their display console and make navigational decisions based on other vessels in their area.

2.1.3 Reduction of collisions

The quantified benefits of expanding AIS carriage requirements will be a reduction of vessel collisions, therefore avoiding repair costs resulting from this type of incident.

¹¹ These requirements do not apply to fishing vessels.

2.1.1 Bâtiments visés par l'élargissement des exigences relatives à l'installation de systèmes d'identification automatique

Le *Règlement sur la sécurité de la navigation* actuel exige l'installation d'un SIA à bord de chaque bâtiment canadien d'une jauge brute de 500 ou plus, quel que soit le type de voyage¹¹. Les bâtiments d'une jauge brute de 300 ou plus doivent être dotés d'un SIA s'ils effectuent un voyage international, et les bâtiments d'une jauge brute de 150 ou plus doivent avoir à bord un système d'identification automatique s'ils transportent 12 passagers ou plus et s'ils effectuent un voyage international.

Selon les données des sites Web de suivi des SIA et du registre canadien des immatriculations de navires, on s'attend à ce qu'environ 5 519 navires canadiens soient munis en 2020 d'un SIA à bord. Environ 1 500 de ces navires sont tenus d'être équipés d'un SIA en vertu des règlements canadiens ou internationaux. Les navires restants les installent de leur propre initiative.

Ce règlement créera une nouvelle catégorie de bâtiments qui devront être dotés d'un SIA, selon le type de bâtiment, sa longueur et sa capacité de passagers, comme il est indiqué dans la description ci-dessus. Dans un scénario stratégique, 2 954 bâtiments devront être équipés d'un SIA d'ici la date de conformité en 2020, soit un total de 1 585 bâtiments supplémentaires. Environ 109 de ces bâtiments seront la propriété des gouvernements fédéral, provinciaux ou des administrations municipales.

De plus, en juin 2019, le *Règlement sur la sécurité de la navigation* a été modifié pour étendre les exigences d'installation de SIA (classe A ou B) aux navires certifiés pour le transport de plus de 12 passagers ou aux navires de plus de 8 m de longueur transportant des passagers.

2.1.2 Avantages de l'élargissement des exigences relatives à l'installation de systèmes d'identification automatique

La valeur actualisée des avantages associés à l'élargissement des exigences relatives aux SIA est de 10,3 millions de dollars.

L'élargissement des exigences relatives à l'installation de tels systèmes améliorera la connaissance de la situation et réduira le risque de collisions. Les bâtiments équipés d'un SIA sont en mesure de voir les autres bâtiments dotés d'un tel système sur leur console d'affichage et de prendre des décisions de navigation en fonction des autres bâtiments qui naviguent dans leur secteur.

2.1.3 Réduction des collisions

Les avantages quantifiés de l'élargissement des exigences relatives à l'installation de SIA comprendront une réduction du nombre de collisions de bâtiments, ce qui

¹¹ Ces exigences ne s'appliquent pas aux bâtiments de pêche.

Between 2008 and 2019, there were a total of 363 collisions reported to the Transportation Safety Board, an average of 30 per year.

An in-depth review of each incident determined that 10 of these occurrences could have been avoided if both vessels had AIS on board. In the policy scenario, it is assumed that one collision per year will be avoided between 2020 and 2031.

The benefit of avoided collisions is monetized using collision costs reported by a 2008 report published by the Finnish Maritime Administration.¹² This report determined that the total cost for a collision is €900,000 (€800,000 for rescue and repair, €50,000 for environmental damage due to fuel leakage, and €50,000 for other government costs). This has been converted to \$1.6 million in 2019 Canadian dollars. The present value annual benefit of avoided collisions between 2020 and 2031 is shown in Table 3.

In addition to reducing the cost from collisions, the new Regulations will reduce the risk of serious injury or fatality at sea by improving the ability of Canadian Coast Guard Marine Communications and Traffic Services Centres to respond to vessels in distress. Out of the 363 collisions that occurred between 2008 and 2019, 30 caused injuries to people on board. Having an AIS on board could help reduce the severity of injuries by facilitating more precise search and rescue efforts.

When a distress message is broadcast, the carriage of an AIS will allow the Marine Communications and Traffic Services Centre to verify the last-known location of the distressed vessel, as well as that of any AIS-equipped vessels nearby. Rescue units will be deployed with greater precision, and a response could be coordinated with nearby vessels. This will result in a faster response and less time in the water, which could save lives.

AIS data can also be instrumental in providing information for Transportation Safety Board and Transport Canada marine incident investigations in the event of an accident or incident. These data will be valuable for both government and academic research.

permettra d'éviter les coûts de réparation résultant de ce type d'incident.

Entre 2008 et 2019, 363 collisions au total ont été signalées au Bureau de la sécurité des transports, soit une moyenne de 30 par année.

Un examen approfondi de chaque incident a permis de déterminer que 10 de ces incidents auraient pu être évités si les deux bâtiments avaient des SIA à bord. Dans le cadre du scénario stratégique, on suppose qu'une collision par année sera évitée entre 2020 et 2031.

L'avantage des collisions évitées est monétisé à l'aide des coûts des collisions déclarés dans un rapport publié en 2008 par la Finnish Maritime Administration¹². Selon ce rapport, le coût total d'une collision s'élève à 900 000 € (800 000 € pour le sauvetage et la réparation, 50 000 € pour les dommages causés à l'environnement par les fuites de carburant et 50 000 € pour les autres dépenses assumées par le gouvernement). Ce montant a été converti en 1,6 million de dollars canadiens de 2019. Les avantages annuels associés aux collisions évitées entre 2020 et 2031 sont présentés sous forme de valeur actualisée au tableau 3.

En plus de réduire les coûts des collisions, le nouveau règlement permettra de réduire le risque de blessures graves ou de décès en mer en améliorant la capacité des centres des Services de communication et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne à répondre aux bâtiments en détresse. Sur les 363 collisions survenues entre 2008 et 2019, 30 ont causé des blessures à bord. La présence d'un SIA à bord pourrait aider à réduire la gravité des blessures en permettant des efforts de recherche et de sauvetage plus précis.

Lorsqu'un message de détresse est diffusé, la présence à bord d'un SIA permettra au centre de Services de communications et de trafic maritimes de vérifier la dernière position connue du bâtiment en difficulté ainsi que celle de tous les bâtiments munis du SIA situés à proximité. Les unités de sauvetage seront déployées avec plus de précision et une intervention pourrait être coordonnée avec les bâtiments à proximité. Cela se traduira par une réponse plus rapide et moins de temps dans l'eau, ce qui pourrait sauver des vies.

Les données des SIA peuvent également contribuer à fournir des renseignements aux fins des enquêtes sur les incidents maritimes du Bureau de la sécurité des transports du Canada et de Transports Canada en cas d'accident ou d'incident. Ces données seront utiles pour la recherche gouvernementale et universitaire.

¹² Ikkanen, P., and Mukula, M. (2008). *Alusliikenteen onnettomuuksien kustannukset* (PDF) [in Finnish only]. [accessed on 29/07/2020]

¹² Ikkanen, P., et Mukula, M. (2008). *Alusliikenteen onnettomuuksien kustannukset* (PDF) [en finlandais seulement]. [consulté le 29 juillet 2020]

2.1.4 Cost to vessel operators of expanding AIS carriage requirements

The Regulations will expand the number of vessels required to carry AIS. The present value total cost for private vessel operators of the AIS carriage expansion requirements is \$59.2 million between 2020 and 2031. Federal, provincial or municipal governments will incur a total present value cost of around \$4.9 million between 2020 and 2031 to comply with the AIS carriage requirements.

The cost of carrying an AIS depends on vessel type and size. There are two types of costs: set-up cost (including engineering, installation, capital and initial training costs), and annual maintenance cost.

AIS units consist of a vessel-mounted transceiver and an antenna. Class A AIS units can be purchased from commercial retailers for around \$3,069. Smaller, simpler vessels could mount the AIS beside or on top of existing equipment with minimal installation costs. Larger vessels will need to integrate the AIS into their navigation system and will be more complicated to install. Set-up cost for larger vessels (including engineering and analysis, purchase, installation and initial training) is estimated at \$24,212 per unit. For smaller vessels, the set-up cost is estimated at \$4,302 per unit. Average AIS set-up costs are showing in Table 4.

Table 4. Average AIS set-up costs per vessel

Acquisition, installation and training costs were adjusted from *A Benefit-Cost Analysis for Automatic Identification System (AIS) on Canadian Domestic Vessels*, conducted by Weir Canada, Inc. Dollar values in 2009 are inflated to 2019 using the Consumer Price Index.

	Assumed Cost (2019, \$)	
Acquisition of AIS (transceiver, cables and antenna)	\$3,069	
Engineering analysis and drawing updates	\$7,047 large vessels	\$0 small vessels
Installation and set-to-work	\$9,985 large vessels	\$352 small vessels

2.1.4 Coût pour les exploitants de bâtiments de l'élargissement des exigences relatives à l'installation de systèmes d'identification automatique

Le règlement augmentera le nombre de bâtiments devant avoir à bord un SIA. La valeur actualisée du total des coûts pour les exploitants de bâtiments privés visés par l'élargissement des exigences relatives à l'installation de SIA s'établit à 59,2 millions de dollars entre 2020 et 2031. La valeur actualisée du total des coûts pour les gouvernements fédéral, provinciaux et les administrations municipales serait d'environ 4,9 millions de dollars entre 2020 et 2031 pour se conformer aux exigences relatives à l'installation de SIA.

Les coûts associés à l'installation de SIA dépendent du type et de la taille du bâtiment. Il existe deux types de coûts : les coûts d'installation (y compris les coûts d'ingénierie, d'installation, d'immobilisations et de formation initiale) et les coûts annuels d'entretien.

Un SIA comprend un émetteur-récepteur monté sur le navire et une antenne. Les SIA de classe A peuvent être achetés auprès de détaillants commerciaux pour environ 3 069 \$. Les bâtiments simples de petite taille pourraient installer leur SIA à côté de l'équipement existant ou sur celui-ci pour des coûts minimales. Les grands bâtiments devront intégrer le SIA à leur système de navigation et il sera donc plus compliqué à installer. Les coûts d'installation pour les grands bâtiments (y compris l'ingénierie et l'analyse, l'achat, l'installation et la formation initiale) sont estimés à 24 212 \$ par unité. Pour les petits bâtiments, les coûts d'installation sont estimés à environ 4 302 \$ par unité. Les coûts moyens de configuration des SIA sont indiqués dans le tableau 4.

Tableau 4. Coûts moyens de configuration des SIA par types de bâtiments

Les coûts d'acquisition, d'installation et de formation ont été rajustés à partir du document *A Benefit-Cost Analysis for Automatic Identification System (AIS) on Canadian Domestic Vessels*, rédigé par Weir Canada, Inc. Les valeurs en dollars de 2009 sont gonflées aux valeurs de 2019 en utilisant l'indice des prix à la consommation.

	Coût présumé (2019, \$)	
Acquisition des AIS (émetteur-récepteur, câbles et antenne)	3 069 \$	
Analyses techniques et mises à jour des dessins	7 047 \$ grands bâtiments	0 \$ petits bâtiments
Installation et mise en service	9 985 \$ grands bâtiments	352 \$ petits bâtiments

	Assumed Cost (2019, \$)	
Initial training	\$4,111 large vessels	\$881 small vessels
Total	\$24,212 large vessels	\$4,302 small vessels

Large vessels will incur an additional \$2,348 per year for maintenance and training. Smaller vessels will incur an additional \$1,175 per year for maintenance and training.

Vessel operators will be required to obtain a maritime mobile service identity from Innovation, Science and Economic Development Canada. Registration is free, but it takes about 30 minutes to submit the forms. It is assumed the average hourly wage of an employee completing the forms to acquire a maritime mobile service identity is \$25.49.¹³ The present value total incremental cost for acquiring a maritime mobile service identity is around \$17,100.

The total present value costs for expanded AIS carriage requirements are shown in Table 3.

2.2 Bridge navigational watch alarm system

A BNWAS is an alarm system that notifies other navigational officers or the master of a vessel if the officer of the deck watch fails to respond or is incapable of performing watch duties. Typically, this is achieved through reset buttons or motion sensors that trigger alarms if not activated during a certain interval.

2.2.1 Affected vessels

The existing *Navigation Safety Regulations* do not require any Canadian vessels to carry a BNWAS on board. However, passenger vessels of any size and cargo vessels of 150 gross tonnage or more making voyages in international waters are required to carry a BNWAS in accordance with Chapter V of the SOLAS Convention.¹⁴ The Regulations will incorporate by reference Chapter V of the SOLAS Convention, extending BNWAS carriage requirements to passenger vessels of any size and cargo vessels of 150 gross tonnage or more and engaged on an international voyage or vessels that are 500 gross tonnage or more and not engaged on an international voyage.

	Coût présumé (2019, \$)	
Formation initiale	4 111 \$ grands bâtiments	881 \$ petits bâtiments
Total	24 212 \$ grands bâtiments	4 302 \$ petits bâtiments

Les grands bâtiments devront déboursier 2 348 \$ de plus par année pour l'entretien et la formation. Les petits bâtiments devront déboursier 1 175 \$ de plus par année pour l'entretien et la formation.

Les exploitants de bâtiments seront tenus d'obtenir une identité dans le service mobile maritime auprès d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada. L'inscription est gratuite, mais il faut environ 30 minutes pour soumettre les formulaires. On suppose que le salaire horaire moyen d'un employé qui remplit les formulaires pour obtenir une identité dans le service mobile maritime est de 25,49 \$¹³. La valeur actualisée du coût supplémentaire total associé à l'acquisition d'une identité dans le service mobile maritime est d'environ 17 100 \$.

La valeur actualisée du total des coûts pour les exigences élargies relatives à l'installation de SIA est indiquée dans le tableau 3.

2.2 Système d'alarme du quart à la passerelle

Un système d'alarme du quart à la passerelle est un système d'alarme qui avise les autres officiers de navigation ou le capitaine d'un bâtiment si l'officier de quart à la passerelle ne répond pas ou est incapable d'exercer des fonctions de quart. Habituellement, ce type de système fonctionne avec des boutons de réinitialisation ou des détecteurs de mouvement qui déclenchent des alarmes s'ils ne sont pas activés pendant un certain intervalle.

2.2.1 Bâtiments visés

Le *Règlement sur la sécurité de la navigation* actuel n'exige pas qu'un bâtiment canadien ait à bord un système d'alarme du quart à la passerelle. Toutefois, les bâtiments à passagers de toute taille et les bâtiments de cargo d'une jauge brute de 150 ou plus effectuant des voyages en eaux internationales sont tenus d'avoir à leur bord un système d'alarme du quart à la passerelle, conformément au chapitre V de la Convention SOLAS¹⁴. Le règlement incorporera par renvoi le chapitre V de la Convention SOLAS, étendant les exigences relatives à l'installation de systèmes d'alarme du quart à la passerelle aux bâtiments à passagers de toute taille et aux bâtiments de cargo d'une jauge

¹³ Statistics Canada. Table 14-10-0206-01 — Average hourly earnings for employees paid by the hour, by industry, annual (Transportation and warehousing, year 2017)

¹⁴ *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974* [accessed on 29/07/2020]

¹³ Statistique Canada. Tableau : 14-10-0206-01 — Rémunération horaire moyenne des salariés rémunérés à l'heure, selon l'industrie, données annuelles (Transport et entreposage, année 2017)

¹⁴ *Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)* [consulté le 29 juillet 2020]

In the baseline scenario, it is assumed that two categories of vessels are already BNWAS compliant, since Chapter V of the SOLAS Convention requires these types of vessels to carry a BNWAS on board. The first one being passenger vessels of any size that make international voyages and cargo vessels of 150 gross tonnage or more that make international voyages, and the second one being vessels that are 500 gross tonnage or more that were built on or after 2011.

An analysis of the Canadian Registry of Vessels resulted in an estimation of 190 active vessels that are expected to be BNWAS compliant already, following the above-mentioned assumptions.

In a policy scenario, vessels required to install a BNWAS are assumed to be those vessels that are 500 gross tonnage or more and that were built before 2011. The expected incremental number of vessels that will be required to install a BNWAS by the compliance date of 2022 is approximately 339 vessels. Since this increase will occur once only, there will be no incremental growth each year.

The total number of vessels expected to carry BNWASs by 2022 is approximately 529 vessels. Vessels built after 2011 are expected to be compliant and have a BNWAS on board in the baseline and policy scenarios, so they would not be considered affected vessels in this analysis.

2.2.2 Benefits of expanding bridge navigational watch alarm system carriage requirements

A BNWAS ensures that the officer of the deck watch is able to perform their duties effectively. In the case that the responsible officer is unable to respond to the alarm system, a series of indications and alarms are sent to other crew members so that they can perform the duties of the officer of the deck watch if qualified to do so. It also allows the officer of the deck watch to call for immediate assistance if necessary.

Having a BNWAS on board could help avoid different types of marine occurrences, such as groundings, collisions and even sinking of vessels. A review of the

brute de 150 ou plus qui effectuent des voyages internationaux ou aux bâtiments d'une jauge brute de 500 ou plus qui n'effectuent pas de voyages internationaux.

Dans le scénario de référence, on suppose que deux catégories de bâtiments sont déjà conformes aux exigences relatives à l'installation de systèmes d'alarme du quart à la passerelle, puisque le chapitre V de la Convention SOLAS exige que ces types de bâtiments aient à bord un système d'alarme du quart à la passerelle. La première catégorie est celle des bâtiments à passagers de toute taille qui effectuent des voyages internationaux et des bâtiments de cargo d'une jauge brute de 150 ou plus qui effectuent des voyages internationaux, et la deuxième est celle des bâtiments d'une jauge brute de 500 ou plus construits à compter de 2011.

Une analyse du Registre canadien d'immatriculation des bâtiments a permis d'estimer à 190 le nombre de bâtiments actifs qui devraient déjà être conformes aux exigences relatives à l'installation de systèmes d'alarme du quart à la passerelle, conformément aux hypothèses susmentionnées.

Dans le cadre d'un scénario stratégique, les bâtiments tenus d'installer un système d'alarme du quart à la passerelle sont réputés être des bâtiments d'une jauge brute de 500 ou plus qui ont été construits avant 2011. Le nombre supplémentaire prévu de bâtiments qui seront tenus d'installer un système d'alarme du quart à la passerelle d'ici la date de conformité de 2022 est d'environ 339. Étant donné que cette augmentation ne se produira qu'une seule fois, il n'y aura pas de croissance supplémentaire chaque année.

D'ici 2022, on s'attend à ce qu'environ 529 bâtiments soient munis d'un BNWAS. Les bâtiments construits après 2011 devraient, selon les scénarios de politique et de référence, être conformes aux normes et disposer d'un BNWAS à bord. On ne considère donc pas dans la présente analyse que ces bâtiments seraient touchés.

2.2.2 Avantages de l'élargissement des exigences relatives à l'installation de systèmes d'alarme du quart à la passerelle

Un BNWAS permet à l'officier de quart à la passerelle de s'acquitter efficacement de ses fonctions. Si l'officier responsable n'est pas en mesure de répondre au système d'alarme, une série d'indications et d'alarmes sont envoyées aux autres membres de l'équipage pour qu'ils puissent s'acquitter des fonctions de l'officier de quart à la passerelle s'ils sont qualifiés pour le faire. Ce type de système d'alarme permet également à l'officier de quart à la passerelle de demander une aide immédiate au besoin.

Le fait d'avoir à bord un système d'alarme du quart à la passerelle pourrait aider à éviter différents types d'incidents maritimes, comme des échouements, des collisions

Transportation Safety Board reported occurrences between 2008 and 2019 determined that one of the occurrences resulting in the sinking and release of pollutants could have been avoided if the vessel involved had a BNWAS.

The benefits of avoided groundings have been monetized using a 2008 cost report from the Finnish Maritime Administration publication. This report determined that the total cost for a vessel grounding is €1,200,000. This figure includes €1,100,000 for rescue and repair costs, €50,000 for environmental damage due to fuel leakage, and €50,000 for other government costs.

When converted to 2019 Canadian dollars, the resulting cost of a grounding is \$2.19 million.¹⁵ Assuming that one grounding could be avoided in the next 10 years after the compliance date, and assuming that one collision occurs in the year 2025, the present value of avoiding said collision is \$1.56 million (Can\$2019, discounted to 2020 at 7% discount rate).

2.2.3 Costs of expanding bridge navigational watch alarm system carriage requirements

The present value total cost for the requirement to carry a BNWAS in a policy scenario is \$2.5 million for the 2020–2031 period. The cost per vessel is a one-time cost that will involve the installation cost and the cost of purchasing the BNWAS unit. BNWAS units can be purchased for around \$1,900.¹⁶ It is expected that installation of a BNWAS will take up to three days and can only be done during a significant maintenance period. Total installation costs are calculated by the time it would take to install the system, and the wage of the employee installing the unit,¹⁷ times a project multiplier. The installation costs were estimated to be around \$6,495. Total cost per vessel will be

et même des naufrages. Un examen des incidents signalés par le Bureau de la sécurité des transports entre 2008 et 2019 a permis de déterminer que l'un des événements ayant entraîné un naufrage et le rejet de polluants aurait pu être évité si le bâtiment concerné avait été équipé d'un système d'alarme du quart à la passerelle.

Les avantages des échouements évités ont été monétisés à l'aide d'un rapport sur les coûts publié en 2008 par la Finnish Maritime Administration. Ce rapport a déterminé que le coût total de l'échouement d'un bâtiment est de 1 200 000 €. Ce chiffre comprend 1 100 000 € pour les coûts de sauvetage et de réparation, 50 000 € pour les dommages causés à l'environnement par les fuites de carburant et 50 000 € pour les autres dépenses engagées par le gouvernement.

Lorsqu'il est converti en dollars canadiens de 2019, le coût d'un échouement s'élève à 2,19 millions de dollars¹⁵. En supposant qu'un échouement pourrait être évité au cours des 10 années suivant la date de conformité et en supposant qu'une collision se produise en 2025, la valeur actualisée de l'évitement de cette collision serait de 1,56 million de dollars (montant en dollars canadiens de 2019, actualisé à 2020 à un taux d'actualisation de 7 %).

2.2.3 Coûts de l'élargissement des exigences relatives à l'installation de systèmes d'alarme du quart à la passerelle

Dans le cadre d'un scénario stratégique, la valeur actualisée du total des coûts associés aux exigences concernant la présence à bord d'un BNWAS est de 2,5 millions de dollars pour la période de 2020 à 2031. Le coût par bâtiment est un coût ponctuel qui comprendrait les coûts d'installation et d'achat du BNWAS. Un BNWAS peut être acheté pour environ 1 900 \$¹⁶. On prévoit que l'installation d'un BNWAS prenne jusqu'à trois jours et ne puisse être effectuée que pendant une période d'entretien importante. Le total des coûts d'installation est calculé en fonction du temps requis pour installer le système et du salaire de l'employé qui installe l'unité¹⁷ multiplié par un

¹⁵ Based on the [average annual Euro / CAD exchange rate for 2008 of 1.5603](#) and an inflator of 1.16 – [CANSIM Statistics Canada, Table 18-10-0256-01](#) – Consumer Price Index (CPI) statistics, measures of core inflation and other related statistics - Bank of Canada definitions (July 2017 / July 2008) [accessed on 29/07/2020]

¹⁶ [Carriage requirement for a Bridge Navigational Watch Alarm System \(2008\)](#). [International Maritime Organization Subcommittee on Safety of Navigation](#) (54th Session, Agenda item 6. Submission by Denmark.) [accessed on 29/07/2020]

¹⁷ [Statistics Canada \(2017\). Employment Income Statistics, Occupation - National Occupational Classification \(NOC\) 2016, Work Activity During the Reference Year and Sex for the Population Aged 15 Years and Over in Private Households of Canada, Provinces and Territories and Census Metropolitan Areas, 2016 Census - 25% Sample Data, Catalogue No. 98-400-X2016304 \[Table\].](#) [accessed on 29/07/2020]

¹⁵ Selon un [taux de change annuel moyen de 1,5603 entre l'euro et le dollar canadien pour 2008](#) et un taux d'inflation de 1,16 – [CANSIM, Statistique Canada. Tableau 18-10-0256-01](#) – Statistiques de l'indice des prix à la consommation (IPC), mesures de l'inflation fondamentale et autres statistiques connexes - définitions de la Banque du Canada (juillet 2017 / juillet 2008) [consulté le 18 janvier 2019]

¹⁶ [Exigence relative à l'installation de systèmes d'alarme du quart à la passerelle \(2008\)](#). [Sous-comité sur la sécurité de la navigation de l'Organisation maritime internationale](#) (54^e séance, point 6 à l'ordre du jour. Présentation par le Danemark.) [en anglais seulement]

¹⁷ [Statistique Canada, 2017. Statistiques du revenu d'emploi, profession – Classification nationale des professions \(CNP\) 2016, travail pendant l'année de référence et sexe pour la population âgée de 15 ans et plus dans les ménages privés du Canada, provinces et territoires et régions métropolitaines de recensement, Recensement de 2016 - Données-échantillon \(25 %\), numéro du catalogue : 98-400-X2016304 \[Tableau\].](#)

approximately \$8,364 for both purchase and installation of a BNWAS.

2.3 Electronic chart display and information system

An ECDIS is a computer-based navigation system used to supplement traditional paper charts. The system consists of a monitor and interface console, software, and input sensors. The ECDIS uses Global Navigation Satellite System technology to display real-time information about the vessel and surrounding area overlaid onto navigational charts. An ECDIS makes voyage planning easier for vessel operators. Vessels can take their draft into consideration when route planning, considering areas of dangerous conditions or special attention. This system advises the navigator if they are following the planned track and if the vessel might be approaching shallow waters and other dangerous areas. An ECDIS monitors data received from installed navigation data sensors and emits warning signals to make sure that the navigator can take corrective actions and prevent marine incidents, such as a bottom contact or groundings.

Canadian vessels constructed or registered on or after the compliance date, in 2021, must be equipped with an ECDIS, or other means, as follows: (i) passenger vessels of 500 gross tonnage or more; and (ii) non-passenger vessels of 3 000 gross tonnage or more. An ECDIS will also be required on Canadian vessels on international voyages to which Chapter V of the SOLAS Convention applies via incorporation by reference.

It is assumed that no existing Canadian-flagged vessels will be required to install an ECDIS as a result of the Regulations. New vessels that fall under the ECDIS requirement categories built outside of Canada are expected to have an ECDIS fitted on board, as per Chapter V of the SOLAS Convention. For this reason, it is assumed that there is no capital cost associated with the ECDIS requirement. However, a small number of vessels that already have installed an ECDIS but are not currently using it will be required to train at least one crew member. There are also minimal annual costs associated with the maintenance of an ECDIS. These costs have not been quantified.

multiplicateur de projet. Les coûts d'installation ont été estimés à environ 6 495 \$. Le coût total par bâtiment serait d'environ 8 364 \$ pour l'achat et l'installation d'un BNWAS.

2.3 Système de visualisation des cartes électroniques et d'information

Le SVCEI est un système de navigation informatisé utilisé pour compléter les cartes papier traditionnelles. Le système comprend un moniteur et une console d'interface, un logiciel et des capteurs d'entrée. Le SVCEI utilise la technologie du système mondial de navigation par satellite pour afficher de l'information en temps réel sur le bâtiment et la zone environnante et cette information est superposée sur les cartes de navigation. Le SVCEI facilite la planification des voyages pour les exploitants de bâtiments. Les bâtiments peuvent tenir compte de leur tirant d'eau lors de la planification de leur itinéraire, y compris des zones de conditions dangereuses ou des conditions requérant une attention particulière. Ce système permet au navigateur de savoir s'il suit la voie prévue et l'avise si le bâtiment s'approche d'eaux peu profondes et d'autres zones dangereuses. Le SVCEI permet la surveillance des données reçues des capteurs de données de navigation installés et émet des signaux d'avertissement pour assurer la prise de mesures correctives et la prévention d'incidents maritimes par le navigateur, comme un contact avec le fond ou un échouement.

Les bâtiments canadiens construits ou immatriculés à la date de conformité ou après cette date, en 2021, doivent être munis d'un SVCEI ou d'un autre dispositif, selon les précisions suivantes : (i) les bâtiments à passagers d'une jauge brute de 500 ou plus; (ii) les bâtiments autres que les bâtiments à passagers d'une jauge brute de 3 000 ou plus. Un SVCEI sera également requis à bord des bâtiments canadiens effectuant des voyages internationaux auxquels s'applique le chapitre V de la Convention SOLAS, chapitre qui sera incorporé par renvoi.

On suppose qu'aucun bâtiment existant battant pavillon canadien ne sera tenu d'installer un SVCEI à la suite de l'adoption du règlement. On s'attend à ce qu'un SVCEI soit installé à bord des nouveaux bâtiments construits à l'extérieur du Canada, lorsque ceux-ci sont visés par les exigences relatives aux systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'information, conformément au chapitre V de la Convention SOLAS. Pour cette raison, on suppose qu'aucun coût en capital n'est associé à l'exigence relative au SVCEI. Toutefois, un petit nombre de bâtiments qui ont déjà un SVCEI mais qui ne l'utilisent pas actuellement seront tenus de former au moins un membre de l'équipage sur l'utilisation du système. De plus, l'entretien d'un SVCEI entraîne également des coûts annuels minimes. Ces coûts n'ont pas été quantifiés.

3. Impacts associated with incorporation by reference

3.1 Incorporation by reference of Chapter IV (Radiocommunications) and Chapter V (Safety of Navigation) of the International Convention for the Safety of Life at Sea

Incorporating by reference Chapters IV and V of the SOLAS Convention into the *Navigation Safety Regulations, 2020* will reduce the need for Transport Canada to update national regulations to reflect internationally agreed-upon standards and requirements.

In the baseline scenario, updates and amendments to the SOLAS Convention will require subsequent updates and amendments to Canadian regulations. By incorporating equipment carriage requirements by reference, Canadian regulations will maintain international alignment without the need to make future amendments.

4. Alignment with the *Canada Shipping Act, 2001* — Reclassification of voyages

In July 2007, voyage classifications were redefined when the *Canada Shipping Act* was replaced by the new *Canada Shipping Act, 2001*. Where the previous *Canada Shipping Act* had 10 voyage classifications, the *Canada Shipping Act, 2001* only has 4.

Several of the requirements in the 10 regulations being combined into the new *Navigation Safety Regulations, 2020* still refer to voyage classifications from the previous *Canada Shipping Act*. Reclassifying voyages will clarify and simplify the regulations and align them with international classification conventions. This reclassification will have limited impacts on vessel owners.

Cost-benefit statement

Number of years: 12 (2020 to 2031)
Base year for costing: 2019
Present value base year: 2020
Discount rate: 7%

3. Impacts associés à l'incorporation par renvoi

3.1 Proposition d'incorporation par renvoi du chapitre IV (Radiocommunications) et du chapitre V (Sécurité de la navigation) de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

L'incorporation par renvoi des chapitres IV et V de la Convention SOLAS dans le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* réduira la nécessité pour Transports Canada de mettre à jour les règlements nationaux pour tenir compte des normes et des exigences convenues à l'échelle internationale.

Dans le scénario de référence, les mises à jour et les modifications à la Convention SOLAS nécessiteront des mises à jour et des modifications subséquentes aux règlements canadiens. Or, en incorporant par renvoi les exigences relatives à l'installation d'équipement, les règlements canadiens maintiendront l'harmonisation internationale sans qu'il soit nécessaire d'apporter de modifications ultérieures.

4. Harmonisation avec la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* — Reclassification des voyages

En juillet 2007, les classifications des voyages ont été redéfinies lorsque la *Loi sur la marine marchande du Canada* a été remplacée par la nouvelle *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Alors que l'ancienne *Loi sur la marine marchande du Canada* comportait 10 classifications de voyages, la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* n'en compte que 4.

Plusieurs des exigences contenues dans les 10 règlements regroupés dans le nouveau *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* renvoient toujours aux classifications de voyages de l'ancienne *Loi sur la marine marchande du Canada*. La reclassification des voyages permettra de clarifier et de simplifier les règlements et de les harmoniser avec les conventions internationales de classification. Cette reclassification aura des répercussions limitées sur les propriétaires de bâtiments.

État consolidé des coûts et avantages

Nombre d'années : 12 (2020 à 2031)
Année de référence pour l'établissement des coûts : 2019
Année de référence pour la valeur actuelle : 2020
Taux d'actualisation : 7 %

Table 5. Monetized costs (in millions of dollars)

Impacted Stakeholder	Description of Cost	Base Year	Other Relevant Years (Annual Average)	Final Year	Total (Present Value)	Annualized Value
Government	Total compliance and administrative costs	\$0.28	\$0.63	\$0.31	\$6.84	\$0.86
Industry	Expanded beacon carriage and communication measures	\$7.85	\$1.09	\$0.84	\$19.57	\$2.46
	Situational awareness measures	\$0.00	\$5.95	\$2.21	\$61.68	\$7.77
Canadians	Total for industry	\$7.85	\$7.03	\$3.05	\$81.25	\$10.23
All stakeholders	Total costs	\$8.13	\$7.66	\$3.36	\$88.09	\$11.09

Tableau 5. Coûts monétarisés (en millions de dollars)

Intervenant touché	Description des coûts	Année de référence	Autres années pertinentes (moyenne annuelle)	Dernière année	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Gouvernement	Total des coûts administratifs et de conformité	0,28 \$	0,63 \$	0,31 \$	6,84 \$	0,86 \$
Industrie	Exigences accrues concernant la présence à bord de balises de détresse et de moyens de communication	7,85 \$	1,09 \$	0,84 \$	19,57 \$	2,46 \$
	Mesures pour améliorer la connaissance de la situation	0,00 \$	5,95 \$	2,21 \$	61,68 \$	7,77 \$
Canadiens	Total pour l'industrie	7,85 \$	7,03 \$	3,05 \$	81,25 \$	10,23 \$
Tous les intervenants	Total des coûts	8,13 \$	7,66 \$	3,36 \$	88,09 \$	11,09 \$

Table 6. Monetized benefits (in millions of dollars)

Impacted Stakeholder	Description of Benefit	Base Year	Other Relevant Years (Annual Average)	Final Year	Total (Present Value)	Annualized Value
Government	Direct monetized benefits to the Government	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Industry	Avoided loss of life or serious injuries	\$22.68	\$15.93	\$10.78	\$192.78	\$24.27
	Avoided collision or grounding	\$0.00	\$1.12	\$0.65	\$11.81	\$1.49
All stakeholders	Total benefits	\$22.68	\$17.05	\$11.43	\$204.59	\$25.76

Tableau 6. Avantages monétarisés (en millions de dollars)

Intervenant touché	Description de l'avantage	Année de référence	Autres années pertinentes (moyenne annuelle)	Dernière année	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Gouvernement	Avantages monétarisés directs pour le gouvernement	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$
Industrie	Pertes de vies ou blessures graves évitées	22,68 \$	15,93 \$	10,78 \$	192,78 \$	24,27 \$
	Collisions ou échouements évités	0,00 \$	1,12 \$	0,65 \$	11,81 \$	1,49 \$
Tous les intervenants	Total des avantages	22,68 \$	17,05 \$	11,43 \$	204,59 \$	25,76 \$

Table 7. Summary of monetized costs and benefits (in millions of dollars)

Values in Table 7 are presented in 2019 constant dollars for a period between 2020 and 2031 and reported as the 2020 present value using a 7% discount rate. Totals may not add up due to rounding.

Impacts	Base Year	Other Relevant Years (Annual Average)	Final Year	Total (Present Value)	Annualized Value
Total costs	\$8.13	\$7.66	\$3.36	\$88.09	\$11.09
Total benefits	\$22.68	\$17.05	\$11.43	\$204.59	\$25.76
Net impact	\$14.56	\$9.39	\$8.07	\$116.50	\$14.67

Tableau 7. Résumé des coûts et avantages monétarisés (en millions de dollars)

Les valeurs du tableau 7 sont présentées en dollars constants de 2019, pour la période de 2020 à 2031 et indiquées à la valeur actualisée de 2020 calculée à partir d'un taux d'actualisation de 7 %. Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Répercussions	Année de référence	Autres années pertinentes (moyenne annuelle)	Dernière année	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Total des coûts	8,13 \$	7,66 \$	3,36 \$	88,09 \$	11,09 \$
Total des avantages	22,68 \$	17,05 \$	11,43 \$	204,59 \$	25,76 \$
Répercussions nettes	14,56 \$	9,39 \$	8,07 \$	116,50 \$	14,67 \$

Quantified (non-\$) and qualitative impacts

- Avoided loss of life at sea: 27
- Avoided serious injuries: 11
- Avoided collisions or grounding: 11
- Reduced risk of loss of life or serious injury at sea by enhancing the ability of search and rescue to coordinate a response when vessels are in distress
- Reduced demand for search and rescue resources by enabling faster, more precise responses to vessels in distress

Répercussions quantifiées (non monétaires) et qualitatives

- Décès en mer évités : 27
- Blessures graves évitées : 11
- Collisions et échouements évités : 11
- Réduction du risque de décès ou de blessures graves en mer grâce à l'amélioration de la capacité de recherche et sauvetage qui vise à coordonner les moyens d'intervention lorsque des navires sont en détresse
- Réduction de la demande en ressources de recherche et sauvetage grâce à des interventions plus rapides et plus précises auprès des navires en détresse

Distributional analysis

Distributional impacts of distress alerting and communication measures

In terms of total costs, the Pacific and Atlantic regions will be most affected by the emergency position indicating radio beacon requirements. Together, they will assume approximately 63% of the total cost. Table 8 shows the distribution of vessels that will be impacted by the emergency position indicating radio beacon requirements by region, as well as the present value total costs for the 2020–2031 period.

Between 2020 and 2031, a total of 14 505 vessels will be required to carry an emergency beacon. Of the total vessels affected, 22% operate in the Pacific region and 41% operate in the Atlantic region. The regions of Ontario and Northern Canada will experience higher costs per vessels compared to the rest of the regions, while the Prairies region will have average costs per vessel that are considerably below the Canada average.

Table 8. Emergency beacons: Total vessels affected, present value total cost and cost per vessel by region between 2020 and 2031

Regions	Total Number of Vessels 2020–2031	Present Value Total Cost 2020–2031 (in millions of dollars)	Cost Per Vessel (\$)
Pacific	3 160	4.0	1,271
Prairies	982	1.2	1,198
Ontario	2 060	2.6	1,273
Quebec	2 059	2.7	1,309
Atlantic	6 052	7.6	1,260
Northern Canada	192	0.2	1,197
Total	14 505	18.4	1,266

Distributional impacts of situational awareness measures

Vessels operating in the Pacific will be most affected by expanded AIS carriage requirements. Approximately 51% of vessels that will be impacted by the expanded AIS carriage requirements operate in the Pacific Region. There is already a high rate of AIS carriage requirements among vessels in the Atlantic and in Ontario, which explains why its portion of costs is low relative to the number of vessels operating in the region. A total of 1 979 Canadian flagged vessels will be required to install an AIS in the 2020–2031

Analyse de la répartition

Répercussions sur la répartition des mesures d’alerte et de communication de détresse

En ce qui concerne les coûts totaux, les régions du Pacifique et de l’Atlantique seront les plus touchées par les exigences proposées relatives aux radiobalises de localisation des sinistres. Ensemble, ces régions représenteront environ 63 % du coût total. Le tableau 8 montre la répartition des bâtiments qui seront touchés par les exigences relatives aux radiobalises de localisation des sinistres par région, ainsi que la valeur actualisée des coûts totaux pour la période de 2020 à 2031.

Entre 2020 et 2031, un total de 14 505 bâtiments seront tenus d’avoir à leur bord une radiobalise de localisation des sinistres. Sur le nombre de bâtiments visés, 22 % sont exploités dans la région du Pacifique et 41 %, dans la région de l’Atlantique. Les coûts par navire seront plus élevés en Ontario et dans le Nord du Canada que dans les autres régions, tandis que les coûts moyens par navire seront considérablement inférieurs à la moyenne canadienne dans la région des Prairies.

Tableau 8. Radiobalises de localisation des sinistres : Nombre total de bâtiments visés, valeur actualisée des coûts totaux et coût par bâtiment, par région, de 2020 à 2031

Régions	Nombre total de bâtiments de 2020 à 2031	Valeur actualisée des coûts totaux de 2020 à 2031 (en millions de dollars)	Coût par bâtiment (\$)
Pacifique	3 160	4,0	1 271
Prairies	982	1,2	1 198
Ontario	2 060	2,6	1 273
Québec	2 059	2,7	1 309
Atlantique	6 052	7,6	1 260
Nord du Canada	192	0,2	1 197
Total	14 505	18,4	1 266

Répercussions sur la répartition des mesures pour améliorer la connaissance de la situation

Les bâtiments exploités dans les régions du Pacifique seront les plus touchés par l’élargissement des exigences relatives à l’installation de SIA. Environ 51 % des bâtiments qui seront touchés par l’élargissement de ces exigences sont exploités dans la région du Pacifique. Le taux d’installation d’un SIA est déjà élevé pour les navires exploités dans l’Atlantique et en Ontario, ce qui explique pourquoi la part des coûts est faible par rapport au nombre de bâtiments exploités dans la région. Au total,

period, with a national average cost of \$29,919 per vessel. Table 9 shows the impact of AIS requirements by region, including the total number of vessels and the total cost for the 2020–2031 period, and the average cost per vessel by region.

Table 9. AIS — Total vessels affected, present value total cost and cost per vessel by region between 2020 and 2031

Regions	Total Number of Vessels 2020–2031	Present Value Total Cost 2020–2031 (in millions of dollars)	Cost Per Vessel (\$)
Pacific	1 017	31.9	31,320
Prairies	53	1.5	28,277
Ontario	346	9.6	27,681
Quebec	251	7.5	29,933
Atlantic	297	8.3	27,969
Northern Canada	15	0.5	30,710
Total	1 979	59.2	29,919

Sensitivity analysis results

A sensitivity analysis was conducted by examining different scenarios with respect to expected costs, growth rates and benefits. The impact of different discount rates, growth rates and average unit costs were examined by looking at the net benefit if certain variables were higher or lower than the central estimate.

Expected avoided fatalities and serious injuries

In the central analysis, it is assumed that the expanded emergency beacon requirements will result in three fewer fatalities and one fewer serious injury per year. This assumption is highly uncertain since fatalities and serious injuries at sea are rare and unpredictable. Each occurrence is unique, and it is very difficult to say definitively that a tragic outcome could have been avoided with the addition of specific safety equipment.

All else being equal, the Regulations will still be a net benefit if the expanded emergency beacon requirements result in just one avoided fatality and one serious injury per year. In this scenario, the present value benefit of distress alerting and communication measures will be \$91.7 million, which will result in a total present value net benefit of \$15.67 million for the Regulations.

1 979 bâtiments battant pavillon canadien seront tenus d'installer un SIA au cours de la période de 2020 à 2031, le coût moyen national s'établissant à 29 919 \$ par bâtiment. Le tableau 9 montre l'impact des exigences relatives aux SIA par région, y compris le nombre total de bâtiments et le coût total pour la période de 2020 à 2031, et le coût moyen par bâtiment par région.

Tableau 9. SIA — Nombre total de bâtiments visés, valeur actualisée des coûts totaux et coût par bâtiment, par région, de 2020 à 2031

Régions	Nombre total de bâtiments de 2020 à 2031	Valeur actualisée des coûts totaux de 2020 à 2031 (en million de dollars)	Coût par bâtiment (\$)
Pacifique	1 017	31,9	31 320
Prairies	53	1,5	28 277
Ontario	346	9,6	27 681
Québec	251	7,5	29 933
Atlantique	297	8,3	27 969
Nord du Canada	15	0,5	30 710
Total	1 979	59,2	29 919

Résultats de l'analyse de sensibilité

Une analyse de sensibilité a été effectuée et on a examiné différents scénarios concernant les coûts, les taux de croissance et les avantages prévus. L'incidence des différents taux d'actualisation, taux de croissance et coûts unitaires moyens a été étudiée en examinant l'avantage net si certaines variables étaient supérieures ou inférieures à la valeur centrale estimée.

Prévisions relatives aux décès et aux blessures graves évités

Dans le cadre de l'analyse centrale, on suppose que l'élargissement des exigences relatives aux radiobalises de localisation des sinistres entraînera trois décès et une blessure grave de moins par année. Cette hypothèse est très incertaine puisque les décès et les blessures graves en mer sont rares et imprévisibles. Chaque incident est unique et il est très difficile d'affirmer avec certitude qu'un résultat tragique aurait pu être évité avec l'ajout d'équipement de sécurité spécifique.

Toutes choses étant égales par ailleurs, le règlement demeurera tout de même un avantage net si l'élargissement des exigences relatives aux radiobalises de localisation des sinistres ne permet d'éviter qu'un seul décès ou une seule blessure grave par année. Dans ce scénario, l'avantage actualisé relatif aux mesures d'alerte et de communication de détresse s'établira à 91,7 millions de

Expected damage costs

For the situational awareness measures, benefits are quantified in terms of avoidable damage cost from occurrences that will be prevented with the requirement expansion. In the central analysis, it is assumed that the expansion of AIS requirements will reduce the number of collisions. Based on a review of occurrence data, it is assumed that the AIS carriage expansion will result in 10 avoided collisions in the next 11 years. It is difficult to say exactly how much damage can result from a collision, since many factors could play a role in determining the total damage cost from these incidents. Using insurance claims data from a 2008 report published by the Finnish Maritime Administration, the central value used for damage costs in one collision is \$1.6 million, resulting in a present value total benefits of \$10.3 million for the 2020–2031 period. The central analysis represents collision cost for commercial shipping vessels. For the sensitivity analysis, lower (\$913,000) and higher (\$2.37 million) damage costs per incident were used, to account for variability in collision damage for different vessel types, as suggested in the Finnish Maritime Administration report.

Table 10. Collision damage cost and net present value from AIS (in millions of dollars)

	Lower	Central	Higher
Collision damage cost	0.9	1.6	2.4
Present value total benefit – AIS	5.7	10.3	14.8
Net present value of situational awareness measures	–53.5	–48.9	–44.4

Discount rates

The central analysis used a 7% discount rate, in accordance with Treasury Board Secretariat guidance on cost-benefit analysis. Since the majority of costs are carried within the first years after the coming into force of the Regulations while the benefits remain fairly constant throughout the period of analysis, a higher discount rate results in a lower net benefit, as shown in Table 11.

dollars, ce qui représentera un avantage actualisé net total de 15,67 millions de dollars pour le règlement.

Coûts des dommages prévus

En ce qui concerne les mesures pour améliorer la connaissance de la situation, les avantages sont quantifiés en termes de coûts de dommages évitables associés aux incidents qui seront empêchés par l'élargissement des exigences. Dans le cadre de l'analyse centrale, on suppose que l'élargissement des exigences relatives aux SIA réduira le nombre de collisions. D'après un examen des données sur les incidents, on suppose que l'expansion des exigences relatives à l'installation de SIA permettra d'éviter 10 collisions au cours des 11 prochaines années. Il est difficile de quantifier avec exactitude les dommages pouvant résulter d'une collision étant donné que de nombreux facteurs peuvent entrer en ligne de compte dans la détermination du coût total des dommages découlant de ces incidents. D'après les données sur les demandes d'indemnisation tirées d'un rapport publié en 2008 par la Finnish Maritime Administration, la valeur centrale utilisée pour calculer le coût des dommages dans une collision est de 1,6 million de dollars, ce qui donne une valeur actualisée des avantages de 10,3 millions de dollars pour la période de 2020 à 2031. L'analyse centrale représente le coût des abordages des bâtiments de transport maritime commercial. Pour l'analyse de sensibilité, on a utilisé des coûts de dommages inférieurs (913 000 \$) et supérieurs (2,37 millions de dollars) par incident pour tenir compte de la variabilité des dommages causés par les collisions pour différents types de bâtiments, comme le suppose le rapport de la Finnish Maritime Administration.

Tableau 10. Coûts des dommages de collision et valeur actualisée nette du SIA (en millions de dollars)

	Faible	Central	Élevé
Coûts des dommages de collision	0,9	1,6	2,4
Valeur actualisée des avantages – SIA	5,7	10,3	14,8
Valeur actualisée nette des mesures pour assurer la connaissance de la situation	–53,5	–48,9	–44,4

Taux d'actualisation

L'analyse centrale utilisait un taux d'actualisation de 7 %, conformément aux directives du Secrétariat du Conseil du Trésor sur l'analyse coûts-avantages. Étant donné que la majorité des coûts sont engagés au cours des premières années suivant l'entrée en vigueur du règlement, alors que les avantages demeurent relativement constants tout au long de la période d'analyse, un taux d'actualisation plus élevé se traduit par un avantage net moins élevé, comme l'indique le tableau 11.

Table 11. Sensitivity analysis: Total benefits and costs with different discount rates (in millions of dollars)

	Undiscounted	3%	7%
Benefits			
Distress alerting and communication measures	272.2	232.6	192.8
Situational awareness measures	17.2	14.5	11.8
Costs			
Distress alerting and communication measures	28.1	24.8	21.5
Situational awareness measures	85.4	76.1	66.6
Net present value	175.9	146.2	116.5

Analytic timeframe

The timeframe of the central analysis is 2020 to 2031. There are 12 years under consideration. Since the majority of costs are incurred within the first years of the new Regulations coming into force, and since the benefits remain greater than the costs for all subsequent years, extending the timeframe to 2040 increases the net benefit overall.

Table 12. Total present value benefits and costs between 2020 and 2040 (in millions of dollars)

Benefits	
Distress alerting and communication measures	263.0
Situational awareness measures	16.8
Costs	
Distress alerting and communication measures	28.5
Situational awareness measures	78.0
Net present value	166.8

Growth rates

In the central analysis, a growth rate of 2.7% was applied to all vessel types. For the sensitivity analysis, the effect of lower (1.7%) and higher (3.7%) growth rates was

Tableau 11. Analyse de sensibilité : Total des avantages et des coûts avec différents taux d'actualisation (en millions de dollars)

	Non actualisé	3 %	7 %
Avantages			
Mesures d'alerte et de communication de détresse	272,2	232,6	192,8
Mesures pour améliorer la connaissance de la situation	17,2	14,5	11,8
Coûts			
Mesures d'alerte et de communication de détresse	28,1	24,8	21,5
Mesures pour améliorer la connaissance de la situation	85,4	76,1	66,6
Valeur actualisée nette	175,9	146,2	116,5

Période d'analyse

L'analyse centrale s'échelonne de 2020 à 2031. Il y a 12 ans à l'étude. Étant donné que la majorité des coûts sont engagés au cours des premières années suivant l'entrée en vigueur du règlement et que les avantages demeurent supérieurs aux coûts pour toutes les années subséquentes, le prolongement de la période jusqu'en 2040 accroît l'avantage net global.

Tableau 12. Valeur actualisée des avantages et des coûts entre 2020 et 2040 (en millions de dollars)

Avantages	
Mesures d'alerte et de communication de détresse	263,0
Mesures pour améliorer la connaissance de la situation	16,8
Coûts	
Mesures d'alerte et de communication de détresse	28,5
Mesures pour améliorer la connaissance de la situation	78,0
Valeur actualisée nette	166,8

Taux de croissance

Dans l'analyse centrale, un taux de croissance de 2,7 % a été appliqué à tous les types de bâtiments. Aux fins de l'analyse de sensibilité, l'effet des taux de croissance plus

examined to determine how they affect the present value of the total cost for the emergency position indicating radio beacon and AIS carriage requirements expansion. The value of the benefits will not be affected by different growth rates. It is assumed that the number of marine incidents and fatalities or injuries are uncorrelated to the number of active vessels (except at the extremes).

Table 13. Total affected vessels 2020–2031 and total costs for emergency position indicating radio beacons and AIS

	Low	Central	High
EPIRB expansion affected vessels	12 941	14 504	16 135
AIS expansion affected vessels	1 765	1 979	2 201
Emergency beacon total cost*	\$17.0M	\$18.2M	\$19.3M
AIS total cost*	\$60.8M	\$64.1M	\$67.5M

* Including the cost for government vessels.

Small business lens

The overwhelming majority of companies affected by the Regulations will be small businesses. According to Canadian industry statistics from Innovation, Science and Economic Development Canada, nearly 100% of firms operating in the fishing industry (North American Industry Classification System code 1141) have fewer than 100 employees. The average annual revenue for firms in this sector is \$205,900.¹⁸

Around 87% of firms operating in the deep sea, coastal and Great Lakes water transportation industry (North American Industry Classification System code 4831) have fewer than 100 employees. The average annual revenue for firms in this sector is \$803,900.¹⁹

Since the overwhelming majority of affected vessels are operated by small businesses, flexibility granted to small businesses for implementation dates or reduced

faibles (1,7 %) et plus élevés (3,7 %) a été examiné pour déterminer comment ces taux influent sur la valeur actualisée du coût total de l'élargissement des exigences relatives à l'installation de radiobalises de localisation des sinistres et de SIA. La valeur des avantages ne sera pas affectée par des taux de croissance différents. On suppose que le nombre d'incidents maritimes et de décès ou de blessures n'est pas corrélé au nombre de bâtiments actifs (sauf dans les cas extrêmes).

Tableau 13. Total des bâtiments visés de 2020 à 2031 et coûts totaux relatifs aux radiobalises de localisation des sinistres et aux SIA

	Faible	Central	Élevé
Bâtiments visés par l'élargissement des exigences relatives aux radiobalises de localisation des sinistres	12 941	14 504	16 135
Bâtiments visés par l'élargissement des exigences relatives aux SIA	1 765	1 979	2 201
Coût total — radiobalises de localisation des sinistres*	17,0 M\$	18,2 M\$	19,3 M\$
Coût total — SIA*	60,8 M\$	64,1 M\$	67,5 M\$

* Y compris le coût pour les bâtiments du gouvernement.

Lentille des petites entreprises

La grande majorité des entreprises touchées par le règlement seront des petites entreprises. Selon les statistiques relatives à l'industrie canadienne d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada, près de 100 % des entreprises actives dans l'industrie de la pêche (code 1141 du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord) comptent moins de 100 employés. Le revenu annuel moyen des entreprises de ce secteur est de 205 900 \$¹⁸.

Environ 87 % des entreprises qui exercent leurs activités dans l'industrie du transport maritime hauturier, côtier et sur les Grands Lacs (code 4831 du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord) comptent moins de 100 employés. Le revenu annuel moyen des entreprises de ce secteur est de 803 900 \$¹⁹.

Comme la grande majorité des bâtiments visés sont exploités par de petites entreprises, une souplesse accordée aux petites entreprises en ce qui concerne les dates de

¹⁸ Canadian Industry Statistics: Fishing – 1141 [accessed on 29/07/2020]

¹⁹ Canadian Industry Statistics: Deep Sea, Coastal and Great Lakes Water Transportation - 4831 [accessed on 29/07/2020]

¹⁸ Statistiques relatives à l'industrie canadienne : Pêche – 1141 [consulté le 29 juillet 2020]

¹⁹ Statistiques relatives à l'industrie canadienne : Transport hauturier, côtier et sur les Grands Lacs – 4831 [consulté le 29 juillet 2020]

compliance standards will result in a significant reduction or complete elimination of any expected benefit from the Regulations during that period.

As demonstrated in the “Distributional analysis” section, the cost per business is relatively low for the emergency beacon requirements. For other provisions in the Regulations, the costs remain relatively low and vary with the size of the vessel operated by the business.

For these reasons, flexibility options are not being considered.

One-for-one rule

The one-for-one rule applies, as the Regulations repeal nine existing regulatory titles and replace them with one new regulatory title; as a result, a net of eight titles out is counted under the rule.

The Regulations will not result in an incremental change in administrative burden on business.

Regulatory cooperation and alignment

This regulatory initiative repeals nine existing regulations related to navigation safety and radiocommunications, consolidates them into one regulation, and transfers some requirements from the *Steering Appliances and Equipment Regulations* to the new Regulations. The Regulations will align these requirements with international standards under Chapters IV and V of SOLAS, which has been adopted by 174 Member States and 3 Associate Members.

This initiative will also align with the United States/Canada policy change regarding navigating the St. Clair and Detroit Rivers. Since November 14, 2012, the restricted speed area currently in place as per the *St. Clair and Detroit River Navigation Safety Regulations* between the Detroit River Light and Peche Island Light has been reduced in size by relocating the southern point of the restricted speed area from its location at the Detroit River Light to a new location at Bar Point Light “D33”.

Increasing carriage requirements of AIS will align Canadian regulations with current carriage requirements in the United States and the St. Lawrence Seaway.

mise en œuvre ou la réduction des normes de conformité donnera lieu à une réduction considérable ou à l'élimination complète de tout avantage prévu du règlement au cours de cette période.

Comme le démontre la section « Analyse de la répartition », le coût par entreprise est relativement faible pour les exigences relatives aux radiobalises de localisation des sinistres. Pour les autres dispositions du règlement, les coûts demeurent relativement faibles et varient selon la taille du bâtiment exploité par l'entreprise.

Pour ces raisons, les options de souplesse ne sont pas envisagées.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique, car le règlement abroge neuf titres réglementaires existants et les remplace par un nouveau titre réglementaire; par conséquent, un net de huit titres est compté dans le cadre de la règle.

Le règlement n'entraînera pas de changement progressif de la charge administrative pesant sur les entreprises.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

La présente initiative réglementaire abroge neuf règlements actuels applicables à la sécurité de la navigation et aux radiocommunications, les regroupe en un seul règlement et transfère certaines des exigences du *Règlement sur les appareils de gouverne* vers le nouveau règlement. Le règlement assurera donc l'harmonisation de ces exigences avec les normes internationales en vertu des chapitres IV et V de la Convention SOLAS, qui a été adoptée par 174 États membres et 3 membres associés.

Cette initiative s'harmonisera également avec le changement de politique des États-Unis et du Canada concernant la navigation dans les rivières St. Clair et Détroit. Depuis le 14 novembre 2012, la zone de vitesse restreinte actuellement en place conformément au *Règlement sur la sécurité de la navigation dans les rivières St. Clair et Détroit* entre le feu de la rivière Détroit et le feu de l'île Peche a été réduite en déplaçant le point sud de la zone de vitesse restreinte de son emplacement au feu de la rivière Détroit à un nouvel emplacement au feu n° D33 de la jetée de la pointe Bar.

Le renforcement des exigences relatives à l'installation de SIA harmonisera la réglementation canadienne avec les exigences actuelles connexes aux États-Unis et dans la voie maritime du Saint-Laurent.

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 Regulations.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

The coming-into-force date of these Regulations will be on the day upon which they are registered, with the exception of the expansion of the AIS carriage requirement, which will come into force six months following the registration of these Regulations, and the ECDIS carriage requirement, which will come into force one year following the registration of these Regulations. A further exception would be the BNWAS carriage requirement for domestic vessels, for which the coming-into-force date is January 1, 2022.

Compliance and enforcement

Compliance and enforcement of these requirements will be addressed nationally through periodical inspections and/or risk-based inspections. The oversight will not entail an increase in resources, as most affected vessels are already inspected periodically.

Under the current marine safety inspection regime, all vessels that are 15 gross tonnage (12 m) and above or are carrying more than 12 passengers are inspected annually. Under the current radio inspection regime, vessels that are 20 m or above, towboats and vessels that carry more than 12 passengers are inspected periodically. Most of the affected vessels under this regulatory initiative will fall under these inspection regimes. The remaining vessels will be inspected on a risk-based level.

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 relative à l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été cernée dans le cadre de ce règlement.

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

Mise en œuvre

La date d'entrée en vigueur de ce règlement sera la date de l'enregistrement de ce règlement, à l'exception des exigences élargies en matière de transport visant les SIA, qui prendront effet six mois après l'enregistrement du présent règlement et de l'exigence de transport du SVCEI, qui prendra effet un an après l'enregistrement du présent règlement. L'exigence d'installation d'un BNWAS pour les navires canadiens constituera une autre exception; elle entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

Conformité et application

La conformité et l'application des exigences seront assurées à l'échelle nationale au moyen d'inspections périodiques et d'inspections axées sur le risque. La surveillance ne créera pas une augmentation des ressources, puisque la majorité des bâtiments visés sont déjà inspectés périodiquement.

Dans le contexte de l'actuel régime d'inspection de la sécurité maritime, tous les bâtiments d'une jauge brute de 15 (12 m) et plus qui transportent plus de 12 passagers sont inspectés chaque année. Dans le cadre de l'actuel régime d'inspection des radios, les bâtiments de 20 m ou plus, les remorqueurs et les bâtiments qui transportent plus de 12 passagers sont inspectés périodiquement. La plupart des bâtiments visés par cette initiative réglementaire seront assujettis à ces régimes d'inspection. Les autres bâtiments seront inspectés en fonction du degré de risque qu'ils posent.

Contact

Alexandre Lavoie
Senior Marine Safety Inspector
Navigation Safety and Environmental Programs
Marine Safety and Security
Transport Canada
Place de Ville, Tower C, 10th Floor
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-952-4425
Fax: 613-993-8196
Email: alexandre.lavoie@tc.gc.ca

Personne-ressource

Alexandre Lavoie
Inspecteur principal de la sécurité maritime
Sécurité de la navigation et programmes
environnementaux
Sécurité et sûreté maritimes
Transports Canada
Place de Ville, tour C, 10^e étage
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-952-4425
Télécopieur : 613-993-8196
Courriel : alexandre.lavoie@tc.gc.ca

Registration

SOR/2020-217 October 6, 2020

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

P.C. 2020-769 October 2, 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 November 11, 2017, a copy of the proposed *Order Adding a Toxic Substance to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999*, 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, pursuant to subsection 90(1) of that Act, the Governor in Council is satisfied that the substance set out in the annexed Order is a toxic substance;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment and the Minister of Health, pursuant to subsection 90(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, makes the annexed *Order Adding a Toxic Substance to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

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

Amendment

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

144 Benzene, 1-chloro-2-[2,2-dichloro-1-(4-chlorophenyl)ethyl]-, which has the molecular formula C₁₄H₁₀Cl₄

Coming into Force

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

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

^b S.C. 1999, c. 33

¹ S.C. 1999, c. 33

Enregistrement

DORS/2020-217 Le 6 octobre 2020

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

C.P. 2020-769 Le 2 octobre 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 11 novembre 2017, le projet de décret intitulé *Décret d'inscription d'une substance toxique à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, 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, conformément au paragraphe 90(1) de cette loi, la gouverneure en conseil est convaincue que la substance visée par le décret ci-après est une substance toxique,

À ces causes, sur recommandation du ministre de l'Environnement et de la ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 90(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret d'inscription d'une substance toxique à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, ci-après.

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

Modification

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

144 1-chloro-2-[2,2-dichloro-1-(4-chlorophényl)éthyl]benzène, dont la formule moléculaire est C₁₄H₁₀Cl₄

Entrée en vigueur

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

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

^b L.C. 1999, ch. 33

¹ L.C. 1999, ch. 33

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

The substance benzene, 1-chloro-2-[2,2-dichloro-1-(4-chlorophenyl)ethyl]- (CAS RN¹ 53-19-0; hereinafter referred to as “mitotane”) meets the criteria for a toxic substance as set out in paragraph 64(a) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA or the Act) and for virtual elimination as set out in subsection 77(4) of the Act. Mitotane is used in Canada as an essential therapeutic drug. Since mitotane met the criteria aforementioned, the Minister of the Environment and the Minister of Health (the ministers) recommended to the Governor in Council to amend Schedule 1 of the Act to add mitotane to the List of Toxic Substances in accordance with subsection 90(1) of CEPA, but are not considering limiting its essential use as a therapeutic drug in Canada.

Background

The *Chemicals Management Plan* (CMP) is a federal program that assesses and manages chemical substances and micro-organisms that may be harmful to the environment or human health. The ministers assessed mitotane in accordance with section 74 of CEPA as part of the CMP.

Description, uses, and sources of release of mitotane

Mitotane does not occur naturally in the environment. Mitotane has low solubility in water, has minimal volatility, and has a tendency to partition to the particles and lipids of organisms. Mandatory surveys issued under section 71 of CEPA indicated that, for the reporting year 2005, the substance was not manufactured in Canada, though 100 kg to 1 000 kg were imported, while for the reporting year 2006, mitotane was not reported to be imported into Canada above the reporting threshold of 100 kg, nor used above the reporting threshold of 1 000 kg.

The section 71 surveys indicated no reports for the use of mitotane in consumer products in Canada. The only known use of mitotane in Canada that was identified and assessed in the screening assessment is as a prescription

¹ The Chemical Abstracts Service Registry Number (CAS RN) is the property of the American Chemical Society and any use or redistribution, except as required in supporting regulatory requirements and/or for reports to the Government of Canada when the information and the reports are required by law or administrative policy, is not permitted without the prior, written permission of the American Chemical Society.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

La substance 1-chloro-2-[2,2-dichloro-1-(4-chlorophényl)éthyl]benzène (NE CAS¹ 53-19-0; appelée ci-après « mitotane ») satisfait au critère d'une substance toxique selon l'alinéa 64a) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE ou la Loi] et aux critères de la quasi-élimination du paragraphe 77(4) de la Loi. Le mitotane est utilisé au Canada comme drogue thérapeutique essentielle. Étant donné que le mitotane satisfait aux critères susmentionnés, le ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé (les ministres) ont recommandé à la gouverneure en conseil de modifier l'annexe 1 de la Loi et d'inscrire le mitotane sur la Liste des substances toxiques, conformément au paragraphe 90(1) de la LCPE, mais n'envisagent pas de limiter son utilisation essentielle comme drogue thérapeutique au Canada.

Contexte

Le *Plan de gestion des produits chimiques* (PGPC) est un programme fédéral qui a pour but d'évaluer et de gérer les substances chimiques et les microorganismes qui peuvent être dangereux pour l'environnement ou la santé humaine. Les ministres ont évalué le mitotane en vertu de l'article 74 de la LCPE, dans le cadre de ce PGPC.

Description, utilisations et sources de rejet du mitotane

Le mitotane n'est pas présent naturellement dans l'environnement. Il a une faible solubilité dans l'eau, une volatilité minimale et une tendance à se répartir dans les particules et les lipides des organismes. Des enquêtes obligatoires menées en vertu de l'article 71 de la LCPE ont montré que, pour l'année de déclaration 2005, cette substance n'a pas été produite au Canada, mais que de 100 à 1 000 kg y ont été importés. Pour l'année de déclaration 2006, le mitotane n'a pas été déclaré importé au Canada au-dessus du seuil de déclaration de 100 kg ni utilisé au-dessus du seuil de déclaration de 1 000 kg.

Les enquêtes menées en vertu de l'article 71 ont indiqué qu'aucune déclaration d'utilisation du mitotane dans des produits de consommation n'a été faite au Canada. La seule utilisation connue du mitotane au Canada, identifiée

¹ Le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS) est la propriété de l'American Chemical Society. Toute utilisation ou redistribution, sauf lorsqu'elle est requise en vertu des exigences réglementaires ou pour des rapports destinés au gouvernement du Canada lorsque l'information et les rapports sont exigés selon la loi ou une politique administrative, est interdite sans le consentement écrit de l'American Chemical Society.

drug (an oral chemotherapeutic agent) used in the treatment of cancers of the adrenal gland, and is considered by many clinicians as the “drug of choice” for the treatment of these cancers. Mitotane is registered as an ingredient in a licensed pharmaceutical drug in the Department of Health’s Drug Product Database, and direct exposure from this use of the substance is managed under the *Food and Drug Regulations*. An estimated 93 kg, 100 kg, and 60 kg of mitotane were used as pharmaceuticals in Canada in 2007, 2011, and 2012, respectively. Information received from the pharmaceutical industry in 2013 reported that the use of mitotane as a therapeutic product for the treatment of cancer of the adrenal gland in Canada varies from year to year, but is generally in the range of 100 kg to 1 000 kg per year at a dosage of 2 g to 16 g per patient per day.

Mitotane can enter the Canadian environment through long-range transport (e.g. in air) from other countries. The historic use of the insecticides dichlorodiphenyltrichloroethane (DDT) and dicofol can continue to be a source of low-level releases of mitotane, especially considering that mitotane is a degradation product or metabolite of these insecticides (i.e. an unwanted chemical that can be produced when DDT or dicofol that is still in the environment slowly degrades). Therefore, the presence of mitotane in the Canadian environment can be associated with past applications of DDT and dicofol, as well as its current use as a therapeutic drug. In its current use, mitotane may be released down the drain to water via wastewater treatment systems, and may reside in water, biosolids from wastewater treatment system sludge, and in sediments in proximity to the sources of release. However, there are a limited number of patients using mitotane in Canada at any given time.

Summary of the screening assessment

In October 2017, the ministers published a final [screening assessment on mitotane](#) on the Canada.ca (Chemical Substances) website. The screening assessment was conducted to determine whether the substance meets one or more of the criteria for a toxic substance as set out in section 64 of CEPA (i.e. to determine if the substance could pose a risk to the environment or to human health in Canada).

Under section 64 of CEPA, a substance is considered toxic if it is entering or may enter the environment in a quantity or concentration or under conditions that

- (a) have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity;

et évaluée lors de l’évaluation préalable, est une drogue sur ordonnance (un agent chimiothérapeutique par voie orale) utilisée pour le traitement des cancers de la glande surrénale. Cette drogue est considérée par de nombreux cliniciens comme la « drogue de choix » pour le traitement de ces cancers. Le mitotane est homologué comme ingrédient d’une drogue pharmaceutique homologuée dans la Base de données des produits pharmaceutiques du ministère de la Santé, et l’exposition directe due à cette utilisation de la substance est gérée en vertu du *Règlement sur les aliments et drogues*. Des quantités estimées de 93, 100 et 60 kg de mitotane ont respectivement été utilisées au Canada en 2007, 2011 et 2012. L’industrie pharmaceutique a rapporté en 2013 que l’utilisation du mitotane comme produit thérapeutique pour le traitement du cancer de la glande surrénale au Canada varie d’une année à l’autre, mais qu’elle est généralement dans la gamme de 100 à 1 000 kg par an, avec un dosage de 2 à 16 g par patient par jour.

Le mitotane peut pénétrer dans l’environnement canadien suite au transport à longue distance (par exemple atmosphérique) à partir d’autres pays. L’utilisation historique des insecticides de type dichlorodiphényltrichloroéthane (DDT) et dicofol peut continuer d’être une source de faibles rejets de mitotane, en particulier si on considère que le mitotane est un produit de dégradation ou un métabolite de ces insecticides (c’est-à-dire une substance chimique non désirée qui peut être produite quand le DDT ou le dicofol toujours présent dans l’environnement se dégrade lentement). En conséquence, la présence du mitotane dans l’environnement canadien peut être associée aux applications passées de DDT et de dicofol, ainsi qu’à son utilisation actuelle comme drogue thérapeutique. Lors de son utilisation actuelle, le mitotane peut être rejeté à l’égout, puis dans les eaux suite au traitement des eaux usées. Il peut être présent dans l’eau, les biosolides et les boues des systèmes de traitement des eaux usées, et dans les sédiments à proximité des sources de rejet. Toutefois, à un moment quelconque, le nombre de patients traités avec du mitotane au Canada est limité.

Résumé de l’évaluation préalable

En octobre 2017, les ministres ont publié l’[évaluation préalable du mitotane](#) sur le site Web Canada.ca (substances chimiques). L’évaluation préalable a été réalisée afin de déterminer si cette substance satisfait à un ou à plusieurs des critères d’une substance toxique de l’article 64 de la LCPE (c’est-à-dire pour déterminer si cette substance pourrait poser un risque pour l’environnement ou la santé humaine au Canada).

En vertu de l’article 64 de la LCPE, une substance est considérée comme toxique si elle pénètre ou peut pénétrer dans l’environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à :

- a) avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l’environnement ou sur sa diversité biologique;

(b) constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends; or

(c) constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

The Department of the Environment and the Department of Health (the departments) generated and collected information from modelling, literature reviews, database searches, and mandatory surveys issued under section 71 of CEPA to inform the screening assessment conclusion that mitotane meets the ecological criterion for a toxic substance as set out in paragraph 64(a) of CEPA, and thus, constitutes a risk to the environment in Canada.

Summary of the ecological assessment

The ecological assessment found that mitotane has the potential to be highly hazardous to several species of aquatic organisms because it is expected to cause acute and chronic harm at low concentrations. In addition, the assessment concluded that mitotane is expected to be highly persistent in air, water, soil, and sediment, that it has the potential to bioaccumulate in aquatic organisms, and that it may biomagnify in aquatic food chains.

While limited quantities of mitotane are used as pharmaceuticals in Canada, a relatively large proportion of this amount may be released to municipal wastewater systems through excretion. These releases may be concentrated at a small number of sites. The ecological assessment compared estimated levels of mitotane near points of release in lakes and rivers receiving wastewater treatment system effluent with levels expected to cause harm to aquatic organisms and found that there is a potential for ecological harm. Furthermore, there are long-term risks associated with persistent and bioaccumulative substances due to the compounding effects over long periods of time. Therefore, although only small amounts of mitotane may be released based on its use as a therapeutic drug, these releases remain a source of concern for the environment in Canada. These releases add to the total quantity of mitotane currently present in the environment as a result of the historical use of DDT and dicofol. The screening assessment concluded that mitotane meets the criterion for a toxic substance set out in paragraph 64(a) of CEPA, but does not meet the criterion set out in paragraph 64(b).

Summary of the human health assessment

Based on information received from mandatory surveys issued under section 71 of CEPA, there were no reported

b) mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie;

c) constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaine.

Le ministère de l'Environnement et le ministère de la Santé (les ministères) ont généré et collecté des renseignements à partir de modélisations, d'examen bibliographiques, de recherches dans des bases de données et d'enquêtes obligatoires menées en vertu de l'article 71 de la LCPE afin d'éclairer la conclusion de l'évaluation préalable à l'effet que le mitotane satisfait au critère environnemental d'une substance toxique, tel qu'il est stipulé à l'alinéa 64a) de la LCPE. En conséquence, il constitue un risque pour l'environnement au Canada.

Résumé de l'évaluation ayant trait à l'environnement

L'évaluation ayant trait à l'environnement a montré que le mitotane peut potentiellement être très dangereux pour plusieurs espèces d'organismes aquatiques, car il devrait causer des effets nocifs aigus et chroniques à de faibles concentrations. De plus, il a été conclu lors de cette évaluation que le mitotane devrait être très persistant dans l'air, l'eau, le sol et les sédiments, qu'il peut être bioaccumulé dans des organismes aquatiques et qu'il peut être bioamplifié dans des réseaux trophiques aquatiques.

Bien que des quantités limitées de mitotane soient utilisées comme produits pharmaceutiques au Canada, une proportion relativement grande de ces quantités peut être rejetée dans les systèmes d'eaux usées municipaux suite à son excretion. Ces rejets peuvent être concentrés dans un petit nombre de sites. Pour l'évaluation ayant trait à l'environnement, les niveaux estimés de mitotane près des points de rejet dans des lacs ou des rivières recevant l'effluent d'usines de traitement des eaux usées ont été comparés aux niveaux devant être nocifs pour les organismes aquatiques, et il a été montré que des effets nocifs sur l'environnement sont possibles. De plus, il existe des risques à long terme associés aux substances persistantes et bioaccumulatives en raison d'effets cumulatifs sur une longue durée. En conséquence, bien que seulement de petites quantités de mitotane puissent être rejetées en se basant sur son utilisation comme drogue thérapeutique, ces rejets restent une source préoccupante pour l'environnement au Canada. Ces rejets s'ajoutent à la quantité totale de mitotane actuellement présente dans l'environnement résultant de l'utilisation historique du DDT et du dicofol. Il a été conclu dans l'évaluation préalable que le mitotane satisfait au critère d'une substance toxique de l'alinéa 64a) de la LCPE, mais qu'il ne satisfait pas au critère de l'alinéa 64b).

Résumé de l'évaluation ayant trait à la santé

En se basant sur les renseignements déclarés lors des enquêtes obligatoires réalisées en vertu de l'article 71 de la

uses of mitotane in consumer products; therefore, direct exposure to the general population from consumer products containing mitotane is not expected. The only known use of mitotane in Canada that was identified and assessed in the screening assessment is as a licensed pharmaceutical drug for the treatment of adrenal cancer. The potential for direct exposure to the general population from this use is already managed under the *Food and Drug Regulations*, and any potential new use of mitotane to treat human-related illnesses in Canada will be managed under the *Food and Drugs Act*. Therefore, exposure to mitotane from its use as a therapeutic drug in Canada is not a human health concern. Given the current control measures and uses of mitotane in Canada, the screening assessment determined that mitotane did not meet the human health criterion for a toxic substance under paragraph 64(c) of CEPA.

Consideration of virtual elimination as a risk management measure for mitotane

Virtual elimination is defined in subsection 65(1) of CEPA as the reduction of the quantity or concentration of a toxic substance, in the release, to below a certain level specified by the ministers (i.e. the lowest levels of the substance that can be accurately measured using sensitive but routine sampling and analytical methods).² In accordance with subsection 77(4) of CEPA, the implementation of virtual elimination is applicable if

- the substance met one of the criteria for a toxic substance as set out in section 64 of CEPA;
- the substance was found to be persistent and bioaccumulative in accordance with the *Persistence and Bioaccumulation Regulations*;
- the presence of the substance in the environment resulted primarily from human activity; and
- the substance was not a naturally occurring inorganic substance or radionuclide.

The implementation of virtual elimination applies to mitotane. However, in accordance with subsection 65(3) of CEPA, the ministers must take into account factors such as stakeholder comments, environmental risks, health risks, and other relevant social, economic, or technical matters when determining what preventative or control measures to take in relation to a substance. The only known use of mitotane in Canada that was identified and assessed in the screening assessment is as a therapeutic drug. Given the importance of this use of mitotane in

² The specified level of reduction is determined in a laboratory, and the risk posed by the substance and socioeconomic factors have no bearing on its determination.

LCPE, aucune utilisation du mitotane dans des produits de consommation n'a été rapportée. En conséquence, aucune exposition directe de la population générale due à des produits de consommation ne devrait avoir lieu. La seule utilisation connue du mitotane au Canada, identifiée et évaluée lors de l'évaluation préalable, est une drogue pharmaceutique homologuée utilisée pour le traitement du cancer de la glande surrénale. Le potentiel d'exposition directe de la population générale due à cette utilisation est déjà géré en vertu du *Règlement sur les aliments et drogues*, et toute nouvelle utilisation potentielle du mitotane pour traiter des maladies humaines au Canada sera gérée en vertu de la *Loi sur les aliments et drogues*. En conséquence, l'exposition au mitotane due à son utilisation comme drogue thérapeutique au Canada n'est pas préoccupante pour la santé humaine. Étant donné les mesures de contrôle et les utilisations actuelles du mitotane au Canada, il a été déterminé lors de l'évaluation préalable que le mitotane ne satisfait pas au critère de substance toxique pour la santé humaine de l'alinéa 64c) de la LCPE.

Quasi-élimination envisagée comme mesure de gestion du risque pour le mitotane

La quasi-élimination est définie au paragraphe 65(1) de la LCPE comme la réduction définitive de la quantité ou concentration d'une substance toxique, dans le cadre de son rejet, à un niveau inférieur à une certaine limite précisée par les ministres (c'est-à-dire les niveaux les plus faibles de la substance qui peuvent être mesurés avec précision en suivant des méthodes d'échantillonnage et d'analyse sensibles tout en étant routinière)². En vertu du paragraphe 77(4) de la LCPE, la mise en œuvre de la quasi-élimination s'applique si :

- la substance satisfait à un des critères d'une substance toxique de l'article 64 de la LCPE;
- la substance est persistante et bioaccumulable au sens du *Règlement sur la persistance et la bioaccumulation*;
- la présence de la substance dans l'environnement résulte principalement de l'activité humaine;
- la substance n'est pas une substance inorganique ni un radionucléide d'origine naturelle.

La mise en œuvre d'une quasi-élimination s'applique au mitotane. Toutefois, en vertu du paragraphe 65(3) de la LCPE, les ministres doivent tenir compte de facteurs comme les commentaires de parties prenantes, les risques pour l'environnement, les risques pour la santé et d'autres facteurs sociaux, économiques ou techniques pertinents lorsqu'ils déterminent les mesures de contrôle ou de prévention à prendre pour une substance. La seule utilisation connue du mitotane au Canada, identifiée et évaluée lors de l'évaluation préalable, est à titre de drogue

² Le niveau spécifié de réduction est déterminé dans un laboratoire et le risque posé par la substance et des facteurs socio-économiques n'ont rien à voir avec cette détermination.

Canada, and since direct exposure from this use is risk-managed under the *Food and Drug Regulations* and potential releases into the environment would be limited given the small number of patients using mitotane at any given time, the ministers are not limiting its essential use as a therapeutic drug in Canada. This decision does not preclude the ministers from implementing other risk management measures for a toxic substance under CEPA on mitotane in the future, should such measures be deemed necessary due to new activities that were not identified and assessed in the screening assessment.

Objective

The objective of the *Order Adding a Toxic Substance to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999* (the Order) is to add mitotane to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA, which would enable the ministers to propose risk management measures for a toxic substance under CEPA to manage potential environmental risks associated with mitotane, should such measures be deemed necessary in the future.

Description

The Order adds benzene, 1-chloro-2-[2,2-dichloro-1-(4-chlorophenyl)ethyl]- (mitotane) to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA.

Regulatory development

Consultation

On July 6, 2013, the ministers published a summary of the draft screening assessment for mitotane in the *Canada Gazette*, Part I, for a 60-day public comment period. On the same date, the risk management scope document for mitotane was published on the Canada.ca (Chemical Substances) website. During this period, no comments were received on the draft screening assessment report, and one comment was received on the risk management scope document.³ The comment highlighted the medical necessity of mitotane as the “treatment of choice” for adrenal cancers in Canada, and indicated that, while the quantity of mitotane required by patients varies, importation of the substance into Canada usually ranges from 100 kg to 1 000 kg per year. The departments integrated this data on use quantities into the final screening assessment and, in the Summary of Public Comments table published at the same time as the final screening assessment, referred the commenter to the [Risk Management Approach for](#)

thérapeutique. Étant donné l'importance de cette utilisation du mitotane au Canada, et comme le risque d'exposition directe due à cette utilisation est géré en vertu du *Règlement sur les aliments et drogues* et les rejets potentiels dans l'environnement seraient limités en raison de petit nombre de patients traités au mitotane à un moment donné quelconque, les ministres ne limitent pas son utilisation essentielle comme drogue thérapeutique au Canada. En vertu de la LCPE, cette décision n'empêchera pas les ministres de mettre en œuvre d'autres mesures de gestion du risque posé par le mitotane à l'avenir si des mesures s'avéraient nécessaires en raison de nouvelles activités qui n'avaient pas été identifiées et évaluées lors de l'évaluation préalable.

Objectif

L'objectif du *Décret d'inscription d'une substance toxique à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [le Décret] est d'ajouter le mitotane à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE. Ceci permettrait aux ministres de proposer des mesures de gestion du risque pour une substance toxique en vertu de la LCPE afin de gérer les risques potentiels pour l'environnement associés au mitotane, au cas où de telles mesures s'avéreraient nécessaires à l'avenir.

Description

Le Décret ajoute le 1-chloro-2-[2,2-dichloro-1-(4-chlorophényl)éthyl]benzène (mitotane) à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Le 6 juillet 2013, les ministres ont publié un résumé de l'ébauche d'évaluation préalable du mitotane dans la Partie I de la *Gazette du Canada* pour une période de commentaires du public de 60 jours. Le même jour, le cadre de gestion du risque pour le mitotane a été publié sur le site Web Canada.ca (substances chimiques). Au cours de cette période, aucun commentaire n'a été reçu sur le rapport de l'ébauche d'évaluation préalable, et un commentaire a été reçu sur le cadre de gestion du risque³. Ce commentaire soulignait la nécessité médicale du mitotane comme « traitement de choix » pour les cancers de la glande surrénale au Canada, et indiquait que, bien que la quantité de mitotane nécessaire pour les patients varie, la quantité de cette substance importée au Canada est habituellement de 100 à 1000 kg par an. Les ministères ont intégré cette donnée sur les quantités utilisées dans l'évaluation préalable finale et, dans le tableau du Résumé des commentaires du public publié en même temps que l'évaluation préalable

³ To read the full comment and response, please see the [Summary of Public Comments for mitotane](#).

³ Pour obtenir le commentaire complet et la réponse apportée, veuillez consulter le [Résumé des commentaires du public reçus au sujet du mitotane](#).

mitotane, which confirmed that no risk management actions are being proposed to limit the use of mitotane as a therapeutic drug.

On October 28, 2017, the final screening assessment report and the risk management approach for mitotane were published on the Canada.ca (Chemical Substances) website, and on November 11, 2017, the [proposed Order recommending the addition of mitotane to Schedule 1 of CEPA](#) was published in the *Canada Gazette*, Part I, for a 60-day public comment period. No comments were received during this period.

The departments informed the provincial and territorial governments about all publications through the CEPA National Advisory Committee (CEPA NAC)⁴ via a letter, and provided them with an opportunity to comment. No comments were received from CEPA NAC.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

An assessment of modern treaty implications made in accordance with the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation* concluded that orders adding substances to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA do not impose any regulatory or administrative burdens and therefore do not result in any impact on modern treaty rights or obligations. The assessment also concluded that the making of an order under section 90 of the Act does not require specific engagement and consultation with Indigenous peoples.

Instrument choice

When a substance meets one or more of the criteria for a toxic substance as set out in section 64 of CEPA, the ministers shall propose one of the following measures under subsection 77(2) of the Act:

- (a) taking no further action with respect to the substance;
- (b) unless the substance is already on the Priority Substances List, adding the substance to the Priority Substances List for further assessment; or

⁴ Section 6 of CEPA provides that the CEPA NAC be the main intergovernmental forum for the purpose of enabling national action and avoiding duplication in regulatory activity among governments within Canada. This committee has a representative for the Department of the Environment and for the Department of Health, a representative of each of the provinces and territories, as well as up to six representatives of Indigenous governments.

finale, ils ont renvoyé l'auteur du commentaire à l'[Approche de gestion des risques pour le mitotane](#), dans laquelle il est confirmé qu'aucune mesure de gestion du risque n'a été proposée pour limiter l'utilisation du mitotane comme drogue thérapeutique.

Le 28 octobre 2017, le rapport de l'évaluation préalable finale et l'approche de gestion des risques pour le mitotane ont été publiés sur le site Web.Canada.ca (substances chimiques), et le 11 novembre 2017, le [projet de décret d'inscription du mitotane à l'annexe 1 de la LCPE](#) a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* pour une période de commentaires du public de 60 jours. Aucun commentaire n'a été reçu au cours de cette période.

Les ministères ont informé les gouvernements provinciaux et territoriaux de toutes les publications par l'intermédiaire du Comité consultatif national de la LCPE (CCN LCPE)⁴ au moyen d'une lettre, et leur ont fourni l'occasion de faire des commentaires. Aucun commentaire n'a été reçu par le CCN LCPE.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Une évaluation des répercussions des traités modernes a été réalisée conformément à la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes* et il a été conclu que des décrets d'inscription de substances à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE n'imposent aucun fardeau réglementaire ou administratif et, en conséquence, n'ont aucun impact sur les droits ou les obligations des traités modernes. Il a aussi été conclu lors de cette évaluation que l'élaboration d'un décret en vertu de l'article 90 de la Loi ne requiert aucun engagement spécifique ni aucune consultation des peuples autochtones.

Choix de l'instrument

Quand une substance satisfait à un ou à plusieurs des critères d'une substance toxique de l'article 64 de la LCPE, les ministres doivent proposer une des mesures suivantes en vertu du paragraphe 77(2) de la Loi :

- a) ne rien faire;
- b) l'inscrire, si elle n'y figure déjà, sur la liste des substances d'intérêt prioritaire;

⁴ L'article 6 de la LCPE stipule que le CCN LCPE est le principal forum intergouvernemental afin de mettre en œuvre des mesures nationales et d'éviter toute duplication de l'activité réglementaire des différents niveaux de gouvernement au Canada. Ce comité compte un représentant du ministère de l'Environnement, un représentant du ministère de la Santé, un représentant pour chacune des provinces et chacun des territoires, ainsi que jusqu'à six représentants des gouvernements autochtones.

(c) recommending that the substance be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA, and, where applicable, recommending the implementation of virtual elimination under subsection 65(3) of CEPA.

Based on the conclusions of the screening assessment, the ministers determined that choosing options in paragraphs 77(2)(a) or (b) of the Act (i.e. taking no further action, or adding the substances to the Priority Substances List) is not appropriate to manage potential ecological risks associated with mitotane in Canada. Since the substance meets the criteria for virtual elimination set out in subsection 77(4) of CEPA, it is mandatory that mitotane be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA. However, given the essential use of mitotane as a therapeutic drug in Canada, the ministers decided that no control measures for a toxic substance under CEPA that would limit the use of mitotane in this capacity would be considered following its addition to Schedule 1. Therefore, the ministers recommended to the Governor in Council to make an order to add mitotane to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA. An order is the only available instrument to implement this recommendation.

Regulatory analysis

Benefits and costs

The addition of mitotane to the List of Toxic substances in Schedule 1 of CEPA has no impacts (benefits or costs). The Order is required to address the screening assessment conclusion for mitotane, which determined that the substance meets the ecological criterion for a toxic substance as set out in paragraph 64(a) of CEPA. The Order will not result in any compliance requirements for stakeholders. The Order enables the ministers to propose risk management measures for a toxic substance under CEPA to manage potential ecological risks associated with mitotane, should such measures be deemed necessary in the future. In the event that control measures are deemed necessary, the benefits and costs of such measures would be assessed and consultation would be held with the public and other interested parties during the development of that proposal.

Small business lens

The assessment of the small business lens concluded that the Order does not have an impact on small businesses, as it does not impose any new administrative or compliance costs on businesses.

c) recommander son inscription sur la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 et, le cas échéant, la réa-lisation de sa quasi-élimination dans le cadre du para-graphe 65(3) de la LCPE.

En se basant sur les conclusions de l'évaluation préalable, les ministres ont déterminé qu'il n'est pas approprié de choisir l'option a) ou b) du paragraphe 77(2) de la Loi (c'est-à-dire ne rien faire ou inscrire la substance sur la liste des substances d'intérêt prioritaire) pour la gestion des risques potentiels pour l'environnement associés au mitotane au Canada. Puisque cette substance satisfait aux critères de quasi-élimination du paragraphe 77(4) de la LCPE, il est obligatoire que le mitotane soit inscrit sur la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE. Toutefois, étant donné l'utilisation essentielle du mitotane comme drogue thérapeutique au Canada, les ministres ont décidé qu'aucune mesure de contrôle relative à une substance toxique en vertu de la LCPE qui limiterait son utilisation comme drogue thérapeutique ne serait envisagée suite à son inscription à l'annexe 1. Ainsi, les ministres ont recommandé à la gouverneure en conseil de prendre un décret pour inscrire le mitotane sur la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE. Un décret est le seul instrument disponible pour mettre en œuvre cette recommandation.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

L'inscription du mitotane sur la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE n'a aucun impact (avantages ou coûts). Le Décret est requis afin de tenir compte de la conclusion de l'évaluation préalable pour le mitotane, qui a indiqué que cette substance satisfait au critère environnemental d'une substance toxique de l'alinéa 64a) de la LCPE. Ce décret n'entraînera aucune exigence de conformité pour les parties prenantes. Il permet aux ministres de proposer des mesures de gestion du risque pour une substance toxique en vertu de la LCPE afin de gérer les risques potentiels pour l'environnement associés au mitotane, au cas où de telles mesures s'avèreraient nécessaires à l'avenir. Au cas où des mesures de contrôle seraient nécessaires, les avantages et les coûts de telles mesures seraient évalués et des consultations auraient lieu avec le public et d'autres parties intéressées lors du développement de cette proposition.

Lentille des petites entreprises

Il a été conclu lors de l'évaluation centrée sur les petites entreprises que ce décret n'a aucun impact sur celles-ci, car il ne leur impose aucun nouveau coût administratif ou de conformité.

One-for-one rule

The assessment of the one-for-one rule concluded that the rule does not apply to the Order, as there is no impact on industry.

Regulatory cooperation and alignment

Canada is engaged in several international bilateral and multilateral agreements related to chemicals and their management,⁵ and the CMP is administered in cooperation and alignment with these agreements.

According to the United States Food and Drug Administration, mitotane is used in the United States as a therapeutic drug for treating cancers of the adrenal gland as well as Cushing's syndrome. The departments are not aware of any international risk management measures in place for controlling releases of mitotane into the environment from its use as a therapeutic drug.

Strategic environmental assessment

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a [strategic environmental assessment](#) (archived) was completed for the CMP, which encompasses orders adding substances to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA. The assessment concluded that the CMP is expected to have a positive effect on the environment and human health.

Gender-based analysis plus

The gender-based analysis plus (GBA+) assessment concluded that the Order does not affect socio-demographic groups based on factors such as gender, sex, age, language, education, geography, culture, ethnicity, income, ability, sexual orientation or gender identity.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

As no specific risk management measures are recommended as part of the Order, developing an implementation plan and a compliance and enforcement strategy, as well as establishing service standards, is not necessary. A complete assessment of these elements would be undertaken during the development of any proposed risk management measures for mitotane, should such measures be deemed necessary in the future.

Règle du « un pour un »

Il a été conclu lors de l'évaluation de la règle du « un pour un » que cette règle ne s'applique pas au Décret, car il n'y a pas d'impact sur l'industrie.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Le Canada a pris des engagements dans plusieurs accords internationaux multilatéraux et bilatéraux sur les substances chimiques et leur gestion⁵, et le PGPC est administré en coopération et est aligné avec ces accords.

D'après la Food and Drug Administration des États-Unis, le mitotane est utilisé aux États-Unis comme drogue thérapeutique pour traiter des cancers de la glande surrénale ainsi que le syndrome de Cushing. Les ministères ne sont pas au courant de la mise en place de mesures internationales de gestion du risque pour contrôler les rejets de mitotane dans l'environnement dus à son utilisation comme drogue thérapeutique.

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une [évaluation environnementale stratégique](#) (archivé) du PGPC a été réalisée. Elle comprend des décrets d'inscription de substances sur la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE. Il a été conclu lors de cette évaluation que le PGPC devrait avoir un effet positif sur l'environnement et la santé humaine.

Analyse comparative entre les sexes plus

Il a été conclu dans l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) que le Décret n'affecte pas les groupes socio-démographiques basés sur des facteurs tels que le genre, le sexe, l'âge, la langue, l'éducation, la géographie, la culture, l'ethnicité, le revenu, la capacité, l'orientation sexuelle ou l'identité de genre.

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

Aucune mesure de gestion du risque spécifique n'ayant été recommandée dans le cadre de ce décret, le développement d'un plan de mise en œuvre, d'une stratégie de conformité et d'application, et de normes de service n'est pas nécessaire. Une évaluation complète de ces éléments serait entreprise au cours du développement de toute mesure de gestion du risque proposée pour le mitotane, au cas où de telles mesures s'avèreraient nécessaires à l'avenir.

⁵ For more information on the agreements related to chemicals and chemical management, please see the [Compendium of Canada's Engagement in International Environmental Agreements and Instruments](#).

⁵ Pour plus de renseignements sur les accords concernant les substances chimiques et leur gestion, veuillez consulter le [Recueil des engagements du Canada aux accords et aux instruments internationaux sur l'environnement](#).

Contacts

Andrea Raper
Acting Executive Director
Program Development and Engagement Division
Department of the Environment
Gatineau, Quebec
K1A 0H3

Substances Management Information Line:

1-800-567-1999 (toll-free in Canada)
819-938-3232 (outside of Canada)
Fax: 819-938-5212
Email: eccc.substances.eccc@canada.ca

Andrew Beck
Director
Risk Management Bureau
Department of Health
Ottawa, Ontario
K1A 0K9
Telephone: 613-948-2585
Fax: 613-952-8857
Email: andrew.beck@canada.ca

Personnes-ressources

Andrea Raper
Directrice exécutive intérimaire
Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes
Ministère de l'Environnement
Gatineau (Québec)
K1A 0H3

Ligne d'information de la gestion des substances :

1-800-567-1999 (sans frais au Canada)
819-938-3232 (en dehors du Canada)
Télécopieur : 819-938-5212
Courriel : eccc.substances.eccc@canada.ca

Andrew Beck
Directeur
Bureau de la gestion du risque
Ministère de la Santé
Ottawa (Ontario)
K1A 0K9
Téléphone : 613-948-2585
Télécopieur : 613-952-8857
Courriel : andrew.beck@canada.ca

Registration

SOR/2020-218 October 6, 2020

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

P.C. 2020-770 October 2, 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 December 9, 2017, a copy of the proposed *Order Amending Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999*, 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, pursuant to subsection 90(2) of that Act, the Governor in Council is satisfied that the inclusion of the substance, set out in the annexed Order, on the List of Toxic Substances in Schedule 1 to that Act is no longer necessary;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment and the Minister of Health, pursuant to subsection 90(2) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, makes the annexed *Order Amending Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

Order Amending Schedule 1 to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*

Amendment

1 Item 110 of Schedule 1 to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*¹ is repealed.

Coming into Force

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

Enregistrement

DORS/2020-218 Le 6 octobre 2020

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

C.P. 2020-770 Le 2 octobre 2020

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1)^a de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, le ministre de l'Environnement a fait publier dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 9 décembre 2017, le projet de décret intitulé *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, conforme 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, aux termes du paragraphe 90(2) de cette loi, la gouverneure en conseil est convaincue que la substance visée par le décret ci-après n'a plus à figurer sur la liste des substances toxiques de l'annexe 1 de cette loi,

À ces causes, sur recommandation du ministre de l'Environnement et de la ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 90(2) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, ci-après.

Décret modifiant l'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*

Modification

1 L'article 110 de l'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*¹ est abrogé.

Entrée en vigueur

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

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

^b S.C. 1999, c. 33

¹ S.C. 1999, c. 33

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

^b L.C. 1999, ch. 33

¹ L.C. 1999, ch. 33

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

The substance benzenamine, *N*-phenyl-, reaction product with styrene and 2,4,4-trimethylpentene (CAS RN¹ 68921-45-9; hereby referred to as “BNST”) had previously been added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA or the Act) in 2011. However, new available information indicates that BNST has a lower potential to cause ecological harm in Canada than previous available information had indicated. Therefore, the Governor in Council, on the advice of the Minister of the Environment and the Minister of Health (the ministers) is making an order to delete BNST from the List of Toxic Substances in Schedule 1 of the Act.

Background

The *Chemicals Management Plan* (CMP) is a federal program that assesses and manages chemical substances and micro-organisms that may be harmful to the environment or to human health. The ministers assessed 14 substituted diphenylamine (SDPA) substances (including BNST) in accordance with section 74 of CEPA, under the *Substituted Diphenylamine Substance Grouping* of the *Substance Groupings Initiative*, as part of the CMP.

Description, uses, and sources of release of the 14 SDPA substances

SDPA substances do not occur naturally in the environment. Mandatory surveys issued under section 71 of CEPA for the reporting year 2011 indicated that between one million and 10 million kilograms (kg) of SDPA substances were imported into the country, and over 10 million kg of SDPA substances were manufactured in Canada, the majority of which (over 90%) were exported.

SDPA substances are used as antioxidants to prevent the degradation of the materials into which they are added. At least 96% of the SDPA substances in Canada are used as antioxidants in the blending of lubricants such as engine, compressor, turbine, and aviation oils. Other uses include

¹ The Chemical Abstracts Service Registry Number (CAS RN) is the property of the American Chemical Society. Any use or redistribution, except as required in supporting regulatory requirements and/or for reports to the Government of Canada, when the information and the reports are required by law or administrative policy, is not permitted without the prior written permission of the American Chemical Society.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

La substance *N*-phénylaniline, produit de réaction avec le styrène et le 2,4,4-triméthylpentène (NE CAS¹ 68921-45-9; désignée ici comme le « BNST ») avait été ajoutée à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE ou la Loi] en 2011. Toutefois, de nouvelles informations maintenant disponibles indiquent que le BNST présente, en fait, un potentiel moins élevé d'être nocif pour l'environnement au Canada. Ainsi, la gouverneure en conseil, sur l'avis du ministre de l'Environnement et de la ministre de la Santé (les ministres) retire par décret le BNST de la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la Loi.

Contexte

Le *Plan de gestion des produits chimiques* (PGPC) est un programme fédéral qui évalue et gère les substances chimiques et les micro-organismes qui peuvent être nocifs pour l'environnement ou la santé humaine. Les ministres ont évalué, en fonction des critères énoncés à l'article 74 de la Loi, les 14 substances *N*-phénylanilines substituées (NPAS), dont le BNST, réunies dans le *Groupe de substances des N-phénylanilines substituées* créé dans le cadre l'*Initiative des groupes de substances* qui fait partie du PGPC.

Description, utilisations et sources de rejet des 14 substances NPAS

Les substances NPAS n'existent pas naturellement dans l'environnement. Des enquêtes obligatoires menées pour l'année de déclaration 2011 en vertu de l'article 71 de la LCPE indiquent qu'entre un et 10 millions de kilogrammes de substances NPAS ont été importés au Canada, et plus de 10 millions de kilogrammes ont été produits au Canada, dont la majorité (plus de 90 %) a été exportée.

Les substances NPAS sont utilisées comme antioxydants pour prévenir la dégradation des matériaux dans lesquels elles sont ajoutées. Au Canada, au moins 96 % des substances NPAS sont utilisées comme antioxydants dans des mélanges de lubrifiants tels que les huiles de moteur, de

¹ Le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS) est la propriété de l'American Chemical Society. Toute utilisation ou redistribution, sauf lorsqu'elle est requise en vertu des exigences réglementaires ou pour des rapports destinés au gouvernement du Canada lorsque l'information et les rapports sont exigés selon la loi ou une politique administrative, est interdite sans l'autorisation écrite préalable de l'American Chemical Society.

SDPA substances as an additive in plastic, foam, rubber, and adhesives.

Releases of SDPA substances into the environment are expected to occur into water and soil from industrial activity (e.g. manufacturing of SDPAs and SDPA use in product manufacturing). Releases into the environment from consumer use of plastic, foam, and rubber products are expected to be minimal, geographically dispersed, and to extend over the duration of the service life and end of life of these products. For lubricants and engine oils, releases can occur through leaks, spills, and improper disposal of the products containing the substances. However, the overall amount released from these sources is considered minor in comparison to quantities predicted to be released during use or from manufacturing.

Summary of the screening assessment on the 14 SDPA substances

In December 2017, the ministers published a [screening assessment on 14 SDPA substances](#) on the Canada.ca (Chemical substances) website. The screening assessment was conducted to determine whether these substances meet one or more of the criteria for a toxic substance as set out in section 64 of CEPA (i.e. to determine if these substances could pose a risk to the environment or to human health in Canada).

Under section 64 of CEPA, a substance is considered toxic if it is entering or may enter the environment in a quantity or concentration or under conditions that

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

The Department of the Environment and the Department of Health (the departments) generated and collected information from environmental sampling, modelling, literature reviews, database searches, and mandatory surveys issued under section 71 of CEPA to inform the screening assessment conclusion that the 14 SDPA substances do not meet any of the criteria for a toxic substance as set out in section 64 of CEPA and therefore, do not constitute a risk to the environment or to human health in Canada.

compresseur, de turbine et d'aviation. Les substances NPAS sont également utilisées comme additif dans les plastiques, les mousses, le caoutchouc et les adhésifs.

Les rejets de substance NPAS dans l'environnement devraient se produire dans l'eau et le sol en raison de l'activité industrielle (par exemple la production de NPAS ou son utilisation dans la fabrication de produits). Les rejets dans l'environnement provenant de l'utilisation par les consommateurs de produits en plastique, en mousse ou en caoutchouc devraient être minimales, dispersés géographiquement et s'étendre sur la durée de vie utile et à la fin de vie de ces produits. Pour les huiles lubrifiantes ou à moteur, des rejets peuvent survenir à cause de fuites, de déversements ou de l'élimination inadéquate des produits contenant ces substances. Toutefois, la quantité totale rejetée par ces sources est jugée mineure par rapport aux quantités prédites qui devraient être rejetées pendant l'utilisation ou la fabrication.

Résumé de l'évaluation préalable des 14 NPAS

En décembre 2017, les ministres ont publié leur [évaluation préalable des 14 N-phénylanilines substituées](#) sur le site Web Canada.ca (Substances chimiques). Cette évaluation préalable avait été réalisée pour déterminer si ces substances satisfaisaient à l'un ou à plusieurs des critères de toxicité énoncés à l'article 64 de la LCPE (qui déterminent si ces substances pourraient constituer un risque pour l'environnement ou la santé humaine au Canada).

Selon l'article 64 de la LCPE, une substance est considérée comme toxique si celle-ci pénètre ou peut pénétrer dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à :

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

Le ministère de l'Environnement et le ministère de la Santé (les ministères) ont généré et colligé des renseignements à partir d'échantillonnage environnemental, de modélisation, de revues littéraires, de recherches dans les bases de données et d'enquêtes obligatoires en vertu de l'article 71 de la LCPE afin d'éclairer la conclusion de l'évaluation préalable, à savoir que les 14 substances NPAS ne satisfont à aucun des critères pour une substance toxique énoncés à l'article 64 de la LCPE et ne constituent donc pas un risque pour l'environnement ou la santé humaine au Canada.

Summary of the ecological assessment

Available information on concentrations of the 14 SDPA substances in the environment in Canada (i.e. in water, sediments, and biota, as well as in wastewater and biosolids) was used to support the assessment of potential ecological risks. Tissue concentrations for fish near a manufacturing site showed low levels of SDPA concentrations, with many samples being below the detection limits.

The measured concentrations, as well as estimated concentrations in other organisms (i.e. shrew, earthworm, and fish), showed a low potential for harm when compared to the thresholds at which SDPA substances could have an effect. The lower concentration of chemical components associated with the 14 SDPA substances found in non-human organisms suggests that releases of these substances to the environment in Canada do not result in exposure levels of concern. Therefore, the 14 SDPA substances do not meet the criteria under paragraph 64(a) or 64(b) of CEPA.

Summary of the human health assessment

Based on the data associated with the 14 SDPA substances, critical health effects appear to be most correlated with the liver and the kidney at higher levels of exposure to these substances. Analysis of the information received from mandatory surveys issued under section 71 of CEPA determined that the activities or uses of SDPA substances that could pose a concern to human health in Canada were associated with automotive lubricants used by consumers (such as in motor oil and transmission fluid change) and some foam products.

An estimate of dermal exposure to SDPA substances was generated from consumers using automotive lubricants, and an estimate of oral exposure was generated by modeling a scenario of an infant and a toddler exposing their mouth to a couch cushion manufactured with foam.² The assessment concluded that current exposure levels from these scenarios and other uses of the 14 SDPA substances in Canada do not pose a risk to human health and, therefore, these substances do not meet the criterion under paragraph 64(c) of CEPA.

Previous addition of BNST to Schedule 1 of CEPA

In 2006, BNST was identified as a high priority for assessment under the CMP's [Challenge Initiative](#), as the

² Acute inhalation toxicity is unlikely based on the low volatility of the 14 SDPA substances.

Résumé de l'évaluation environnementale

Les renseignements disponibles sur les concentrations des 14 substances NPAS dans l'environnement canadien (c'est-à-dire dans l'eau, les sédiments, le biote ainsi que dans les eaux usées et les biosolides) ont servi à étayer l'évaluation des risques potentiels pour l'environnement. Les concentrations tissulaires des poissons près d'un site de fabrication ont montré de faibles niveaux de concentration de NPAS, de nombreux échantillons étant inférieurs aux limites de détection.

Les concentrations mesurées, ainsi que les concentrations estimées dans d'autres organismes (c'est-à-dire musaraigne, ver de terre et poisson), indiquent un faible potentiel de nocivité par rapport aux seuils auxquels les substances NPAS pourraient avoir un effet. La concentration plus faible de composés chimiques associés aux 14 substances NPAS trouvées dans les organismes non humains suggère que les rejets de ces substances dans l'environnement au Canada n'entraînent pas de niveaux d'exposition préoccupants. Par conséquent, les 14 substances NPAS ne satisfont pas aux critères énoncés aux alinéas 64a) ou 64b) de la LCPE.

Résumé de l'évaluation des effets sur la santé humaine

D'après les données relatives aux 14 substances NPAS, les effets critiques sur la santé semblent être davantage corrélés avec le foie et les reins à des niveaux plus élevés d'exposition à ces substances. L'analyse des renseignements obtenus par les enquêtes obligatoires menées en vertu de l'article 71 de la LCPE a permis de déterminer que les activités ou les utilisations liées aux substances NPAS qui pourraient entraîner des préoccupations pour la santé humaine au Canada étaient associées avec les lubrifiants automobiles utilisés par les consommateurs (par exemple lors de vidanges d'huile à moteur ou de fluide de transmission) et certains produits à base de mousse.

Une estimation de l'exposition cutanée aux substances NPAS a été produite à partir des consommateurs utilisant des lubrifiants pour automobiles, et une estimation de l'exposition orale a été générée en modélisant un scénario d'un nourrisson et d'un tout-petit exposant leur bouche à un coussin d'un canapé en mousse². L'évaluation a conclu que les niveaux d'exposition actuels de ces scénarios et d'autres utilisations des 14 substances NPAS au Canada ne constituent pas un risque pour la santé humaine. Par conséquent, ces substances ne satisfont pas au critère énoncé à l'alinéa 64c) de la LCPE.

Inscription antérieure du BNST à l'annexe 1 de la Loi

En 2006, le BNST a été identifié comme hautement prioritaire pour évaluation dans le cadre de l'[initiative du Défi](#)

² À cause de leur faible volatilité, la toxicité aiguë des 14 substances NPAS par inhalation est improbable.

substance was suspected to be persistent, bioaccumulative, and inherently toxic to non-human organisms, and was reported to be manufactured or imported into Canada in vast quantities. While releases of BNST were suspected to pose an ecological risk in Canada, potential risks to human health from exposure to BNST were not considered a high priority for assessment.³ The other 13 SDPA substances did not meet the criteria for priority assessment under the Challenge Initiative and were subsequently assessed at a later date.

Summary of the 2009 screening assessment on BNST

In 2009, a screening assessment on BNST found that the substance does not degrade quickly in the environment (is persistent), may accumulate in the tissues of living organisms in the food chain (is bioaccumulative), may be moderately to highly hazardous to aquatic organisms (is inherently toxic), and was used in Canada in dispersive uses, suggesting that significant quantities of the substance could be released to the environment.

Based on information that was available at the time, including information from computer-based models, mandatory surveys issued under section 71 of CEPA, Statistics Canada reports, manufacturers' websites, technical databases, and other relevant peer-reviewed documents, the 2009 screening assessment concluded that BNST met the environmental criterion for a toxic substance under paragraph 64(a) of CEPA. As a result of this screening assessment conclusion, the ministers added BNST to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA in 2011.

Risk management measures under CEPA previously applied to BNST

Virtual elimination is defined in subsection 65(1) of CEPA as the reduction of the quantity or concentration of a toxic substance in the release into the environment to below a certain level specified by the ministers (i.e. the lowest levels of the substance that can be accurately measured using sensitive but routine sampling and analytical methods).⁴ In accordance with subsection 77(4) of CEPA, the implementation of virtual elimination is applicable if

- the substance met one of the criteria for a toxic substance in section 64 of CEPA;

³ For more information on how a substance is designated high priority for environmental or human health assessment, please see the [sorting criteria](#).

⁴ The specified level is determined in a laboratory, and the risk posed by the substance and socioeconomic factors have no bearing on its determination.

du PGPC, car la substance était soupçonnée d'être persistante, bioaccumulable et intrinsèquement toxique pour les organismes non humains, et aurait été fabriquée ou importée au Canada dans de grandes quantités. Alors que les rejets de BNST étaient soupçonnés de poser un risque pour l'environnement au Canada, les risques potentiels pour la santé humaine liés à l'exposition au BNST n'étaient pas considérés comme une priorité élevée pour évaluation³. Les 13 autres substances NPAS ne satisfaisaient pas aux critères d'évaluation prioritaire dans le cadre de l'initiative Défi et furent évaluées à une date ultérieure.

Résumé de l'évaluation préalable de 2009 sur le BNST

En 2009, une évaluation préalable du BNST a conclu que la substance ne se dégrade pas rapidement dans l'environnement (est persistante), peut s'accumuler dans les tissus d'organismes vivants du réseau trophique (est bioaccumulable), peut être modérément à hautement dangereuse pour les organismes aquatiques (est intrinsèquement toxique) et a été utilisée au Canada à des fins dispersives, ce qui suggère que des quantités importantes de la substance pourraient être rejetées dans l'environnement.

D'après les renseignements disponibles à l'époque, notamment l'information provenant de modèles informatiques, des enquêtes obligatoires menées en vertu de l'article 71 de la LCPE, de rapports de Statistique Canada, de sites Web de fabricants, de bases de données techniques et d'autres publications pertinentes examinées par les pairs, l'évaluation préalable de 2009 a conclu que le BNST satisfaisait aux critères environnementaux pour une substance toxique en vertu de l'alinéa 64a) de la LCPE. À la suite de cette conclusion de l'évaluation préalable, les ministres ont ajouté le BNST à la Liste des substances toxiques à l'annexe 1 de la LCPE en 2011.

Mesures de gestion des risques antérieurement appliquées au BNST en vertu de la LCPE

Le paragraphe 65(1) de la LCPE définit la quasi-élimination dans le cadre du rejet d'une substance toxique dans l'environnement comme la réduction définitive de la quantité ou concentration de cette substance à un niveau inférieur à la limite de dosage précisée par les ministres (les niveaux les plus bas de la substance qui peuvent être mesurés avec exactitude à l'aide de méthodes d'échantillonnages et d'analyse, sensibles, mais courantes)⁴. Conformément au paragraphe 77(4) de la LCPE, la mise en œuvre de la quasi-élimination s'applique si :

- la substance satisfait l'un des critères de l'article 64 de la LCPE;

³ Veuillez lire les [critères de catégorisation](#) pour plus d'information sur l'attribution à une substance d'une haute priorité pour une évaluation de sa nocivité pour l'environnement ou la santé humaine.

⁴ La concentration spécifiée est déterminée dans un laboratoire. Le risque posé par la substance et les facteurs socioéconomiques n'ont aucune incidence sur cette détermination.

- the substance was found to be persistent and bioaccumulative in accordance with the *Persistence and Bioaccumulation Regulations*;
- the presence of the substance in the environment resulted primarily from human activity; and
- the substance was not a naturally occurring inorganic substance or radionuclide.

Based on information that was available at the time, the implementation of virtual elimination applied to BNST. To meet the environmental objective of achieving the lowest possible concentration of BNST in the environment, the manufacture, use, sale, offer for sale, and import of BNST (and products containing BNST) were prohibited in Canada under the *Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2012*, with exemptions for limited additional uses and a permit scheme to allow for certain uses, which expired on March 14, 2018.

New available information on SDPA substances and subsequent updates to risk management measures under CEPA previously applied to BNST

In 2017, the ministers assessed BNST alongside 13 other SDPA substances, because these substances share some of the same chemical components and have potential uses as alternatives for one another. While the overall use of SDPA substances in lubricants is not expected to have decreased since the section 71 surveys issued for reporting year 2011, it is estimated that the use of BNST in lubricants since the section 71 surveys issued for reporting year 2006 has decreased by more than 99%. The vast estimated reduction in the use of BNST in lubricants, coupled with the steady overall use of SDPA substances in the same products, suggests a greater availability of SDPA substances (with similar chemical and physical properties to BNST) that industry may have used to replace the substance as an additive in lubricants.

Recent concentrations of SDPA substances measured in the environment, including concentrations of chemical components found in BNST, indicate that SDPA substances have a lower potential to cause ecological harm in Canada than previously available information had indicated. As a result of new available information, the 2017 screening assessment concluded that BNST and the other 13 SDPA substances are not considered toxic under CEPA, and that BNST does not meet the criteria for virtual elimination set out in subsection 77(4) of CEPA. Consequently, the prohibitions respecting BNST were repealed under the *Regulations Amending the Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2012*, published on December 13, 2017.

- la substance est considérée comme persistante et bioaccumulable conformément au *Règlement sur la persistance et la bioaccumulation*;
- la présence de la substance dans l'environnement résulte principalement de l'activité humaine;
- la substance n'est pas une substance inorganique d'origine naturelle ou un radionucléide.

Sur la base des renseignements disponibles à l'époque, la mise en œuvre de la quasi-élimination s'appliquait au BNST. Pour atteindre l'objectif environnemental de parvenir à la plus faible concentration possible de BNST dans l'environnement, la fabrication, l'utilisation, la vente, l'offre à la vente et l'importation de BNST (et de produits contenant du BNST) ont été interdites au Canada en vertu du *Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2012)*, avec des exemptions pour certaines utilisations limitées et un système de permis autorisant certaines utilisations qui ont expiré le 14 mars 2018.

Renseignements nouvellement disponibles sur les NPAS et mises à jour subséquentes sur les mesures de gestion du risque en vertu de la LCPE appliquées antérieurement au BNST

En 2017, les ministres ont évalué le BNST avec 13 autres substances NPAS parce que ces substances partagent certains des mêmes composants chimiques et peuvent potentiellement être remplacées les unes par les autres. Bien que l'utilisation globale des substances NPAS dans les lubrifiants ne devrait pas avoir diminué depuis les enquêtes menées en vertu de l'article 71 pour l'année de déclaration 2011, il a été estimé que l'utilisation de BNST dans les lubrifiants a diminué de plus de 99 % depuis les enquêtes menées en vertu de l'article 71 pour l'année de déclaration 2006. Cette forte réduction estimée de l'utilisation du BNST dans les lubrifiants, combinée à l'utilisation globale régulière de substances NPAS dans ces mêmes produits, suggère une plus grande disponibilité de substances NPAS (dont les propriétés chimiques et physiques sont semblables à celles du BNST) que l'industrie peut avoir utilisées pour remplacer la substance comme additif dans les lubrifiants.

Les concentrations récentes de substances NPAS mesurées dans l'environnement — y compris les concentrations de composants chimiques trouvés dans le BNST — indiquent que les substances NPAS ont un potentiel plus faible d'être nocives pour l'environnement au Canada que les renseignements disponibles auparavant avaient indiqué. Compte tenu des nouveaux renseignements disponibles, l'évaluation préalable de 2017 a conclu que le BNST et les 13 autres substances NPAS ne sont pas considérés comme toxiques en vertu de la LCPE et que le BNST ne satisfait pas aux critères de la quasi-élimination énoncés au paragraphe 77(4) de la LCPE. Par conséquent, les interdictions concernant le BNST ont été abrogées en vertu du *Règlement modifiant le Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2012)*, publié le 13 décembre 2017.

Objective

The objective of the *Order Amending Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999* (the Order) is to delete BNST from the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA. As a result, BNST is no longer able to become subject to risk management measures for a toxic substance implemented under the Act.

Description

The Order deletes benzenamine, *N*-phenyl-, reaction products with styrene and 2,4,4-trimethylpentene (BNST) from the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA.

Regulatory development

Consultation

On December 10, 2016, the ministers published a summary of the draft screening assessment for the 14 SDPA substances in the *Canada Gazette*, Part I, which was followed by a 60-day public comment period. The draft screening assessment proposed to conclude that none of the 14 SDPA substances are harmful to the environment or human health in Canada. During the 60-day public comment period, a total of seven submissions from the chemical industry, automotive industry, oil and gas sector, non-governmental organizations and other governments were received. A table summarizing the complete set of comments received on the draft screening assessment report and the departments' responses to these comments is available on the [Canada.ca \(Chemical substances\) website](https://www.canada.ca/chemical-substances).

The majority of stakeholder submissions on the draft screening assessment supported the assessment conclusion for the 14 SDPA substances. Five of the seven submissions commended the ministers on the process of reassessing substances. Members of a national industry association lauded this as an example of the dutiful revisiting of past assessments when appropriate. However, one stakeholder expressed concerns about the scientific process and data validity from the methods used to extract the substances from the samples used in the assessment, as well as the reversal of bioaccumulation findings associated with BNST. The departments responded that assessing substances under the CMP is based on the best available information, estimation methods, including application of read-across methodology (which is filling data gaps by applying data from better-known substances to other substances that are chemically similar), and international guidelines and tools that utilize both modelling and empirical data.

Objectif

L'objectif du *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [le Décret] est de retirer le BNST de la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE. À ce titre, le BNST n'est plus susceptible d'être soumis à des mesures de gestion des risques pour une substance toxique en vertu de la Loi.

Description

Le Décret retire la *N*-phénylaniline, produit de réaction avec le styrène et le 2,4,4-triméthylpentène (le BNST) de la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Le 10 décembre 2016, les ministres ont publié le résumé de l'ébauche de l'évaluation préalable pour les 14 substances NPAS dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, marquant le début d'une période de commentaires du public de 60 jours. L'ébauche d'évaluation préalable proposait de conclure qu'aucune des 14 substances NPAS n'est nocive pour l'environnement ou la santé humaine au Canada. Au cours de la période de commentaires publics de 60 jours, un total de sept commentaires ont été reçus de l'industrie chimique, de l'industrie automobile, du secteur du pétrole et gazier, d'organisations non gouvernementales et d'autres gouvernements. Un tableau résumant l'ensemble des commentaires reçus sur l'ébauche d'évaluation préalable et des réponses des ministères à ces commentaires est disponible sur le [site Web Canada.ca \(Substances chimiques\)](https://www.canada.ca/substances-chimiques).

La majorité des commentaires des parties prenantes sur l'ébauche d'évaluation préalable appuyait la conclusion de l'évaluation pour les 14 substances NPAS. Cinq des sept commentaires félicitaient les ministres pour le processus de réévaluations des substances. Les membres d'une association industrielle nationale ont salué cette initiative comme un exemple du réexamen consciencieux d'évaluations antérieures, lorsque cela est nécessaire. Toutefois, un intervenant s'est dit préoccupé par le processus scientifique et la validité des données obtenues par les méthodes utilisées pour extraire la substance d'échantillons utilisés pour l'évaluation, ainsi que le renversement de la conclusion sur la bioaccumulation du BNST. Les ministères ont répondu que l'évaluation des substances dans le cadre du PGPC reposait sur les meilleurs renseignements disponibles, des méthodes d'estimation, y compris la méthode de lecture croisée (qui comble les lacunes dans les données en appliquant les renseignements sur des substances mieux connues à d'autres substances similaires chimiquement), et des directives et outils internationaux qui utilisent à la fois des données modélisées et des données empiriques.

The estimation methods are based on conservative assumptions, and the results are peer-reviewed by technical experts. Although certain measured environmental concentrations had uncertainties due to methodological limitations, complementary sampling was also carried out, which supported the reversal of bioaccumulation findings. The complementary sampling confirmed that SDPA concentration levels accumulated in fish, including chemical compounds found in BNST, were not indicative of harm.

The comments received on the draft screening assessment report were considered during the development of the final screening assessment report for the 14 SDPA substances, but did not change the assessment conclusion that these substances do not pose an ecological or human health risk in Canada, as per the criteria set out in section 64 of CEPA. The final screening assessment report for the 14 SDPA substances was published on the Canada.ca (Chemical substances) website in December 2017.

The [proposed Order recommending the deletion of BNST from the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA](#) was published in December 2017 in the *Canada Gazette*, Part I, to launch a 60-day public comment period. One submission was received on the proposed Order from an industry association, indicating support of the proposal to delete BNST from the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA.

The departments informed the provincial and territorial governments about all publications through the CEPA National Advisory Committee (CEPA NAC)⁵ via a letter, and provided them with an opportunity to comment. No comments were received from CEPA NAC.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

The assessment of modern treaty implications conducted in accordance with the [Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation](#) concluded that orders deleting substances from the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA do not impose any regulatory or administrative burdens; therefore, they do not result in any impact on modern treaty rights or obligations. The assessment also concluded that the making of an order under section 90 of the Act does not require specific engagement and consultation with Indigenous peoples.

⁵ Section 6 of CEPA provides that the CEPA NAC be the main intergovernmental forum for the purpose of enabling national action and avoiding duplication in regulatory activity among governments within Canada. This committee has a representative for the Department of the Environment and for the Department of Health, a representative of each of the provinces and territories, as well as up to six representatives of Indigenous governments.

Les méthodes d'estimation sont basées sur des hypothèses conservatrices et des pairs experts ont examiné les résultats. Bien qu'en raison de limites méthodologiques certaines mesures de concentration dans l'environnement comportent des incertitudes, un échantillonnage complémentaire a également été effectué, ce qui a permis de soutenir le renversement des conclusions sur la bioaccumulation. L'échantillonnage complémentaire a confirmé que les niveaux de concentration de NPAS accumulés dans les poissons, notamment les composants chimiques du BNST, n'étaient pas indicatifs d'une nocivité.

Les commentaires reçus au sujet de l'ébauche d'évaluation préalable ont été pris en compte lors de la rédaction de l'évaluation préalable finale pour les 14 substances NPAS, mais n'ont pas modifié la conclusion de l'évaluation selon laquelle ces substances ne constituent pas un risque pour l'environnement ou la santé humaine au Canada, conformément aux critères énoncés à l'article 64 de la LCPE. L'évaluation préalable finale des 14 NPAS a été publiée sur le site Web Canada.ca (Substances chimiques) en décembre 2017.

La [proposition de décret recommandant le retrait du BNST de la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE](#) a été publiée en décembre 2017 dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, pour mettre en branle une période de commentaires du public de 60 jours. Une association de l'industrie a commenté la proposition de décret et indiqué son soutien à la proposition de retirer le BNST de la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la Loi.

Les ministères ont informé les gouvernements des provinces et des territoires relativement à toutes les publications par le biais d'une lettre du Comité consultatif national⁵ de la LCPE, et leur a donné l'occasion d'émettre des commentaires. Aucun commentaire n'a été reçu par le comité consultatif.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Une évaluation des répercussions des traités modernes a dû être réalisée conformément à la [Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes](#). Il a été conclu que les décrets qui retirent des substances de la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la Loi n'imposent pas de fardeau réglementaire ou législatif; par conséquent, ils n'ont pas de répercussions sur les droits et obligations issus de traités modernes. Il a aussi été conclu que l'adoption d'un décret en vertu de l'article 90 de la Loi n'exige pas la mobilisation ou la consultation des peuples autochtones.

⁵ L'article 6 de la LCPE stipule que le Comité consultatif national constitue la tribune intergouvernementale pour rendre réalisable une action pancanadienne et éviter le dédoublement des règlements pris par les gouvernements. Dans l'effectif de ce comité se trouvent un conseiller pour le ministère de l'Environnement et un autre pour le ministère de la Santé, un conseiller pour chaque province et territoire, ainsi que six représentants de gouvernements autochtones.

Instrument choice

An order is the only available instrument to delete a substance from the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA.

Regulatory analysis

Benefits and costs

The deletion of BNST from the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA has no impacts (benefits or costs). The Order addresses the screening assessment conclusion on the 14 SDPA substances, which determined that they do not meet any of the criteria for a toxic substance as set out in section 64 of CEPA. At the time of its deletion, BNST is not subject to any risk management measures for a toxic substance issued under the Act.

Small business lens

The assessment of the small business lens concluded that the Order does not have an impact on small businesses, as it does not impose any administrative or compliance costs on businesses.

One-for-one rule

The assessment of the one-for-one rule concluded that the rule does not apply to the Order, as there is no impact on industry.

Regulatory cooperation and alignment

Canada is engaged in several international bilateral and multilateral agreements related to chemicals and their management,⁶ and the CMP is administered in cooperation and alignment with these agreements.

In addition, the Order aligns with risk management activities associated with SDPA substances conducted in other jurisdictions. In the United States, BNST was part of the United States Environmental Protection Agency (EPA) High Production Volume Challenge Program (the Program), which required companies to provide, and make public, basic hazard information on the substance. The 2009 United States EPA Screening-level Hazard Characterization (SDPA category) outlined screening-level indicators of potential hazards (toxicity) for humans and the environment. No regulatory decisions were made regarding the SDPA category resulting from the Program. In Europe, the assessment of SDPA substances under the European Union *Registration, Evaluation, Authorization*

Choix de l'instrument

Un décret est le seul instrument disponible pour le retrait d'une substance de la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la Loi.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

Le retrait du BNST de la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE n'a aucun impact (avantages ou coûts). Le Décret porte sur la conclusion de l'évaluation préalable des 14 substances NPAS, qui a déterminé que celles-ci ne satisfont à aucun des critères énoncés pour définir une substance toxique à l'article 64 de la LCPE. Au moment de son retrait, le BNST n'est assujéti à aucune mesure de gestion des risques pour une substance toxique en vertu de la Loi.

Lentille des petites entreprises

Il a été conclu lors de l'évaluation relative à la lentille des petites entreprises que ce décret n'a aucun impact sur celles-ci, car il ne leur impose aucun coût administratif ou de conformité.

Règle du « un pour un »

Il a été conclu lors de l'évaluation de la règle du « un pour un » que cette règle ne s'applique pas au Décret, car il n'y a pas d'impact sur l'industrie.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Le Canada souscrit à différents accords internationaux bilatéraux et multilatéraux visant les substances chimiques ou leur gestion⁶. Le PGPC est géré en coopération et en harmonie avec ces accords.

De plus, le Décret est en harmonie avec les activités de gestion des risques associées aux substances NPAS menées par d'autres gouvernements. Aux États-Unis, le BNST était visé par le High Production Volume Challenge Program (programme du défi de la production à fort volume) de l'agence de protection de l'environnement des États-Unis, qui exige des entreprises qu'elles communiquent et publient les informations fondamentales sur les dangers posés par la substance. La caractérisation de 2009 des dangers à l'étape du dépistage de cette agence décrit les indicateurs au niveau du dépistage des dangers potentiels (la toxicité) pour les humains et l'environnement. Le programme susmentionné n'a produit aucune décision réglementaire relativement à la catégorie des

⁶ For more information on the agreements related to chemicals and chemical management, please see the [Compendium of Canada's Engagement in International Environmental Agreement and Instruments](#).

⁶ Pour plus de renseignements sur les accords concernant les substances chimiques et leur gestion, veuillez consulter le [Recueil des engagements du Canada aux accords et aux instruments internationaux sur l'environnement](#).

and Restriction of Chemicals Regulation is still at its early stages, and seeks to clarify the potential for SDPA substances to be persistent, bioaccumulative, and toxic. In Europe, there are currently no control measures in place for SDPA substances. In Australia, BNST remains a priority for environmental assessment; however, there are currently no control measures in place for the substance.

Strategic environmental assessment

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a [strategic environmental assessment](#) (archived) was completed for the CMP, which encompasses orders deleting substances from the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA. The assessment concluded that the CMP is expected to have a positive effect on the environment and on human health.

Gender-based analysis plus

The gender-based analysis plus (GBA+) assessment concluded that the Order does not affect sociodemographic groups based on factors such as gender, sex, age, language, education, geography, culture, ethnicity, income, ability, sexual orientation, or gender identity.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

As a result of the Order, BNST is no longer able to become subject to risk management instruments for a toxic substance under CEPA. It is not necessary to develop an implementation plan and a compliance and enforcement strategy, nor is it necessary to establish service standards, as these elements would only be associated with proposals for such instruments.

Contacts

Andrea Raper
Acting Executive Director
Program Development and Engagement Division
Department of the Environment
Gatineau, Quebec
K1A 0H3

Substances Management Information Line:

1-800-567-1999 (toll-free in Canada)

819-938-3232 (outside of Canada)

Fax: 819-938-5212

Email: eccc.substances.eccc@canada.ca

NPAS. En Europe, l'évaluation des NPAS en vertu du *Règlement concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances* en est encore aux premières étapes et elle vise à clarifier le potentiel des NPAS d'être persistantes, bioaccumulables et toxiques. Aucune mesure de restriction des NPAS n'est actuellement en vigueur en Europe. En Australie, le BNST demeure une priorité pour une évaluation environnementale; cependant, il n'y a aucune mesure de contrôle en place pour la substance.

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, le PGPC a été soumis à une [évaluation environnementale stratégique](#) (archivé) qui couvrait les décrets retirant une substance de la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la Loi. L'évaluation a conclu que le PGPC devrait avoir un effet positif sur l'environnement et la santé humaine.

Analyse comparative entre les sexes plus

L'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) a conclu que le Décret n'affecte pas de groupes sociodémographiques sur la base de facteurs comme le genre, le sexe, l'âge, la langue parlée, le niveau d'éducation, l'emplacement géographique, la culture, l'ethnie, le revenu, l'orientation sexuelle ou d'identité de genre.

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

Par suite du Décret, le BNST ne sera plus assujéti à des instruments de gestion de risque comme substance toxique au sens de la Loi. Il n'est pas nécessaire de produire un plan de mise en œuvre ni une stratégie de conformité et d'application de la loi. Il ne sera pas nécessaire non plus d'établir des normes de service puisque ces éléments ne peuvent être associés à des propositions pour de tels instruments.

Personnes-ressources

Andrea Raper
Directrice exécutive par intérim
Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes
Ministère de l'Environnement
Gatineau (Québec)
K1A 0H3

Ligne d'information de la gestion des substances :

1-800-567-1999 (sans frais au Canada)

819-938-3232 (hors du Canada)

Télécopieur : 819-938-5212

Courriel : eccc.substances.eccc@canada.ca

Andrew Beck
Director
Risk Management Bureau
Department of Health
Ottawa, Ontario
K1A 0K9
Telephone: 613-948-2585
Fax: 613-952-8857
Email: andrew.beck@canada.ca

Andrew Beck
Directeur
Bureau de la gestion du risque
Ministère de la Santé
Ottawa (Ontario)
K1A 0K9
Téléphone : 613-948-2585
Télécopieur : 613-952-8857
Courriel : andrew.beck@canada.ca

Registration
SOR/2020-219 October 6, 2020

SPECIES AT RISK ACT

P.C. 2020-771 October 2, 2020

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to subsection 27(1) of the *Species at Risk Act*^a, makes the annexed *Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act*.

Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act

Amendments

1 Part 2 of Schedule 1 to the *Species at Risk Act*¹ is amended by adding the following in alphabetical order under the heading “Fish”:

Shiner, Carmine (*Notropis percobromus*)
Tête carminée

Smelt, Rainbow (*Osmerus mordax*) Lake Utopia
large-bodied population
Éperlan arc-en-ciel population d’individus de grande taille du lac Utopia

Smelt, Rainbow (*Osmerus mordax*) Lake Utopia
small-bodied population
Éperlan arc-en-ciel population d’individus de petite taille du lac Utopia

2 Part 3 of Schedule 1 to the Act is amended by striking out the following under the heading “Fish”:

Shiner, Carmine (*Notropis percobromus*)
Tête carminée

Smelt, Rainbow (*Osmerus mordax*) Lake Utopia
large-bodied population
Éperlan arc-en-ciel population d’individus de grande taille du lac Utopia

Smelt, Rainbow (*Osmerus mordax*) Lake Utopia
small-bodied population
Éperlan arc-en-ciel population d’individus de petite taille du lac Utopia

Coming into Force

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

Enregistrement
DORS/2020-219 Le 6 octobre 2020

LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL

C.P. 2020-771 Le 2 octobre 2020

Sur recommandation du ministre de l’Environnement et en vertu du paragraphe 27(1) de la *Loi sur les espèces en péril*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l’annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril*, ci-après.

Décret modifiant l’annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril

Modifications

1 La partie 2 de l’annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*¹ est modifiée par adjonction, selon l’ordre alphabétique, sous l’intertitre « Poissons », de ce qui suit :

Éperlan arc-en-ciel (*Osmerus mordax*) population
d’individus de grande taille du lac Utopia
Smelt, Rainbow Lake Utopia large-bodied population

Éperlan arc-en-ciel (*Osmerus mordax*) population
d’individus de petite taille du lac Utopia
Smelt, Rainbow Lake Utopia small-bodied population

Tête carminée (*Notropis percobromus*)
Shiner, Carmine

2 La partie 3 de l’annexe 1 de la même loi est modifiée par suppression, sous l’intertitre « Poissons », de ce qui suit :

Éperlan arc-en-ciel (*Osmerus mordax*) population
d’individus de grande taille du lac Utopia
Smelt, Rainbow Lake Utopia large-bodied population

Éperlan arc-en-ciel (*Osmerus mordax*) population
d’individus de petite taille du lac Utopia
Smelt, Rainbow Lake Utopia small-bodied population

Tête carminée (*Notropis percobromus*)
Shiner, Carmine

Entrée en vigueur

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

^a S.C. 2002, c. 29

¹ S.C. 2002, c. 29

^a L.C. 2002, ch. 29

¹ L.C. 2002, ch. 29

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Executive summary

Issues: The Carmine Shiner, Rainbow Smelt (Lake Utopia large-bodied population) and Rainbow Smelt (Lake Utopia small-bodied population) are currently listed as threatened on Schedule 1 of the *Species at Risk Act* (SARA). These species have been reassessed by the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC) and designated as endangered.

Description: The *Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act* reclassifies the three aforementioned aquatic species from threatened to endangered on Schedule 1, as set out in the reassessments done by COSEWIC.

Rationale: The reclassification of these three species under Schedule 1 of SARA, in accordance with the new COSEWIC designations of endangered, is consistent with the default listing position of Fisheries and Oceans Canada (DFO), as defined in the *Fisheries and Oceans Canada Species at Risk Act Listing Policy and Directive for “Do Not List” Advice* (DFO Listing Policy). Among other things, the DFO Listing Policy proposes that, for each aquatic species, the Minister of Fisheries and Oceans advise the Minister of the Environment to recommend to the Governor in Council (GIC) that the species be listed, as assessed by COSEWIC, unless there is a compelling rationale not to do so. The application of the prohibitions and protection provided for in SARA is equivalent for species listed as threatened or endangered under SARA, and will not be impacted by the reclassifications. Therefore, no incremental costs or benefits associated with the reclassifications are anticipated for industry and Canadians, including Indigenous groups. Requirements for recovery planning, including the identification and protection of critical habitat, are also similar for species listed as endangered or threatened, the only difference being that SARA requires the preparation of a recovery strategy within one year of listing or reclassification for endangered species and within two years for threatened species. This will not result in significant additional costs to the Government or stakeholders.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Résumé

Enjeux : La tête carminée, l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de grande taille du lac Utopia) et l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de petite taille du lac Utopia) sont actuellement inscrits à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) en tant qu'espèces menacées. Après avoir effectué des réévaluations, le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) a désigné ces espèces comme étant en voie de disparition.

Description : Le *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril* reclassifie les trois espèces aquatiques susmentionnées dans l'annexe 1, les faisant ainsi passer de la catégorie « espèces menacées » à la catégorie « espèces en voie de disparition », comme il est établi dans les réévaluations réalisées par le COSEPAC.

Justification : La reclassification de ces trois espèces à l'annexe 1 de la LEP, selon leur nouvelle désignation par le COSEPAC comme étant en voie de disparition, est conforme à l'avis d'inscription par défaut de Pêches et Océans Canada (MPO), tel qu'il est défini dans la *Politique en matière d'inscription sur la liste de la Loi sur les espèces en péril de Pêches et Océans Canada et Directive concernant les avis visant à « ne pas inscrire » une espèce sur la liste* (Politique en matière d'inscription). Entre autres choses, la Politique en matière d'inscription propose que, pour chaque espèce aquatique, le ministre des Pêches et des Océans conseille au ministre de l'Environnement de recommander au gouverneur en conseil que l'espèce soit inscrite, telle qu'elle a été évaluée par le COSEPAC, à moins qu'il n'y ait une justification convaincante de ne pas le faire. La mise en application des interdictions et des mesures de protection prévues par la LEP est équivalente pour les espèces inscrites comme étant menacées ou en voie de disparition en vertu de la LEP; la reclassification n'aurait donc aucune incidence. Par conséquent, aucun coût ni avantage supplémentaire associés aux reclassifications n'est prévu pour l'industrie et les Canadiens, y compris les groupes autochtones. Les exigences en matière de planification du rétablissement, y compris la définition et la protection de l'habitat essentiel, sont également semblables pour les espèces inscrites comme étant en voie de disparition ou menacées, à la différence près que la LEP exige l'élaboration d'une stratégie de rétablissement dans un délai d'un an à compter de l'inscription ou de la reclassification des espèces en voie de disparition et dans un délai de deux ans pour les espèces menacées. Ces exigences n'entraîneront pas de coûts additionnels importants pour le gouvernement ou les intervenants.

Issues

The Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC) completed reassessments of the status of three aquatic wildlife species: Carmine Shiner, Rainbow Smelt (Lake Utopia large-bodied population) and Rainbow Smelt (Lake Utopia small-bodied population). These three species are currently listed as threatened on the List of Wildlife Species at Risk ([Schedule 1](#)) of the *Species at Risk Act* (SARA), but have been reassessed by COSEWIC and designated as endangered.

Background

SARA was passed by Parliament in 2002. The purpose of SARA is to prevent wildlife species from being extirpated or becoming extinct, to provide for the recovery of wildlife species that are threatened, endangered or extirpated as a result of human activity and to manage species of special concern to prevent them from becoming threatened or endangered.

SARA is a key tool in the ongoing work to protect species at risk. SARA is considered one of the most important tools in the conservation of Canada's biological diversity because it provides for the protection, survival and recovery of listed wildlife species at risk. It complements other laws and programs of Canada's federal, provincial and territorial governments, and supports the efforts of conservation organizations and partners working to protect Canadian wildlife and habitat.

Wildlife species considered to be at risk in Canada are assessed and classified by COSEWIC, an independent arm's-length scientific advisory body. COSEWIC conducts species assessments based on the best available scientific evidence, as well as community and traditional Indigenous knowledge.

SARA provides the following definitions for classifications of wildlife species at risk:

- Extirpated — “extirpated species” means a wildlife species that no longer exists in the wild in Canada, but exists elsewhere in the wild;
- Endangered — “endangered species” means a wildlife species that is facing imminent extirpation or extinction;
- Threatened — “threatened species” means a wildlife species that is likely to become an endangered species if nothing is done to reverse the factors leading to its extirpation or extinction; and

Enjeux

Le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) a terminé les réévaluations de la situation de trois espèces aquatiques sauvages, soit la tête carminée, l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de grande taille du lac Utopia) et l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de petite taille du lac Utopia). Ces trois espèces sont actuellement inscrites en tant qu'espèces menacées sur la Liste des espèces en péril ([annexe 1](#)) de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP). Cependant, après avoir effectué des réévaluations, le COSEPAC les a désignées comme étant des espèces en voie de disparition.

Contexte

La LEP a été adoptée par le Parlement en 2002. Son objectif est de prévenir la disparition — de la planète ou du Canada seulement — des espèces sauvages, de permettre le rétablissement de celles qui, par suite de l'activité humaine, sont devenues des espèces disparues du pays, en voie de disparition ou menacées, et de favoriser la gestion des espèces préoccupantes pour éviter qu'elles ne deviennent des espèces menacées ou en voie de disparition.

La LEP est l'un des principaux outils utilisés dans la lutte pour protéger les espèces en péril. Elle est considérée comme l'un des outils de premier ordre servant à la conservation de la biodiversité du Canada parce qu'elle assure la protection, la survie et le rétablissement des espèces sauvages inscrites sur la liste des espèces en péril. Par ailleurs, elle est complémentaire à d'autres lois et programmes des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux du Canada, et appuie les efforts déployés par les organisations de conservation et les partenaires œuvrant à protéger les espèces sauvages du Canada et leur habitat.

Les espèces sauvages considérées comme étant en péril au Canada sont évaluées et classées par le COSEPAC, un organisme scientifique consultatif indépendant. Le COSEPAC évalue les espèces en fonction des meilleures preuves scientifiques à sa disposition, ainsi que des connaissances autochtones traditionnelles et communautaires.

La LEP définit ainsi les différentes classifications des espèces sauvages en péril :

- espèce disparue du pays — espèce sauvage qu'on ne trouve plus à l'état sauvage au Canada, mais qu'on trouve ailleurs à l'état sauvage;
- espèce en voie de disparition — espèce sauvage qui, de façon imminente, risque de disparaître du pays ou de la planète;
- espèce menacée — espèce sauvage susceptible de devenir une espèce en voie de disparition si rien n'est fait pour contrer les facteurs menaçant de la faire disparaître;

- Special concern — “species of special concern” means a wildlife species that may become a threatened or an endangered species because of a combination of biological characteristics and identified threats.

When COSEWIC completes an assessment of the status of a wildlife species, it provides the Minister of the Environment with a copy of the assessment and the reasons for the assessment. On receiving a copy of a COSEWIC assessment, the Minister of the Environment must, within 90 days, include in the Public Registry a report on how the Minister intends to respond to the assessment and, to the extent possible, provide timelines for action.

As the Minister responsible for the overall administration of SARA, the Minister of the Environment provides listing recommendations to the Governor in Council (GIC) with respect to all species. However, prior to making a recommendation to the GIC with respect to aquatic species, the Minister of the Environment is required by SARA to consult the Minister of Fisheries and Oceans as the competent minister for aquatic species.¹ The Minister of Fisheries and Oceans then provides the Minister of the Environment with advice as to whether or not to recommend that a species be added to Schedule 1 of SARA (or, in circumstances where COSEWIC has changed the classification of a species that is already on Schedule 1, advice as to whether or not to recommend that the List be amended according to the COSEWIC reclassification), or whether the matter should be referred back to COSEWIC for further information or consideration.

In developing listing advice to the Minister of the Environment in relation to each aquatic species, the Minister of Fisheries and Oceans considers the following as appropriate:

- the purposes of SARA;
- the species status assessment made by COSEWIC;
- other available information regarding the status and threats to the species;
- the *Fisheries and Oceans Canada Species at Risk Act Listing Policy and Directive for “Do Not List” Advice* (DFO Listing Policy), which includes the Default Listing Position, which is that Fisheries and Oceans Canada (DFO) will advise the Minister of the Environment to recommend to the GIC to list species in accordance with COSEWIC’s assessment unless there is a compelling rationale not to do so;
- the results of consultations with the public, provinces and territories, impacted Indigenous groups and organizations, and wildlife management boards, and

- espèce préoccupante — espèce sauvage qui peut devenir une espèce menacée ou une espèce en voie de disparition par l’effet cumulatif de ses caractéristiques biologiques et des menaces signalées à son égard.

Dès qu’il termine l’évaluation de la situation d’une espèce sauvage, le COSEPAC en fournit une copie, motifs à l’appui, au ministre de l’Environnement. À l’aide de cette évaluation, le ministre de l’Environnement doit — dans un délai de 90 jours — mettre dans le Registre public une déclaration énonçant comment il se propose de réagir à l’évaluation et, dans la mesure du possible, selon quel échéancier.

À titre de ministre responsable de l’application générale de la LEP, le ministre de l’Environnement présente des recommandations d’inscription à l’égard de toutes les espèces au gouverneur en conseil. Toutefois, avant de présenter une recommandation au gouverneur en conseil au sujet d’une espèce aquatique, le ministre de l’Environnement est tenu par la LEP de consulter le ministre des Pêches et des Océans à titre de ministre compétent pour les espèces aquatiques¹. Le ministre des Pêches et des Océans présente ensuite au ministre de l’Environnement des conseils quant à recommander ou non l’ajout de l’espèce concernée à l’annexe 1 de la LEP (ou, dans un tel cas où le COSEPAC a révisé la classification d’une espèce qui figure déjà à l’annexe 1, des conseils quant à recommander ou non que la liste soit modifiée selon la reclassification du COSEPAC), ou quant à déterminer s’il convient de renvoyer la question au COSEPAC pour de plus amples renseignements ou une réflexion plus approfondie.

Lorsqu’il élabore un avis d’inscription à l’intention du ministre de l’Environnement au sujet d’une espèce aquatique, le ministre des Pêches et des Océans tient compte, s’il y a lieu, de ce qui suit :

- les objectifs de la LEP;
- les évaluations de la situation de l’espèce effectuées par le COSEPAC;
- les autres renseignements disponibles concernant la situation de l’espèce et les menaces qui pèsent contre elle;
- la *Politique en matière d’inscription sur la liste de la Loi sur les espèces en péril de Pêches et Océans Canada et Directive concernant les avis visant à « ne pas inscrire » une espèce sur la liste* (Politique en matière d’inscription), qui comprend l’avis d’inscription par défaut, selon laquelle Pêches et Océans Canada (MPO) conseille au ministre de l’Environnement de recommander au gouverneur en conseil l’inscription de l’espèce conformément à l’évaluation du COSEPAC, à

¹ Other than for individuals in or on federal lands administered by the Parks Canada Agency, for which the Minister of the Environment, as the Minister responsible for the Parks Canada Agency, is the competent minister.

¹ Autres que les individus se trouvant sur les terres fédérales régies par l’Agence Parcs Canada, dont le ministre de l’Environnement est l’autorité compétente en tant que ministre responsable de l’Agence Parcs Canada.

with any other person or organization that the competent minister considers appropriate;

- the socio-economic (costs and benefits), biological and corporate impacts; and
- where the Minister of the Environment is also a competent minister for the species (that is, when individuals of the species are in or on federal lands administered by the Parks Canada Agency), the advice of the Minister of the Environment, as Minister responsible for the Parks Canada Agency, is sought.

The 2017 policy on the [timeline for amendments to Schedule 1 of the *Species at Risk Act*](#) (Listing Timelines Policy) provides direction on when decisions on species assessed as at risk by COSEWIC will be made concerning their addition to, or reclassification on, [Schedule 1](#). The Listing Timelines Policy calls for the Minister of the Environment to seek to obtain a final GIC decision on whether or not to amend the List within 24 months from the date that COSEWIC provides a species status assessment to the Minister² for aquatic species with straightforward consultation requirements.

Carmine Shiner in Canada

The Carmine Shiner is a small, slender, elongated minnow found only in Canada in the Whitemouth and Winnipeg river systems in eastern Manitoba. The species was assessed by COSEWIC under the name “Rosyface Shiner” and designated as threatened in 2001, and was included on Schedule 1 in 2003 as threatened when SARA came into force. In 2005, the name was changed to “Carmine Shiner” on Schedule 1. The 2006 COSEWIC assessment maintained the threatened status. The status was re-examined by COSEWIC in April 2018, and the species was designated as endangered. This assessment was included in the [COSEWIC Annual Report 2017 to 2018](#).

² Species status assessments are provided to the Minister of the Environment annually (usually in October of each year) through the [COSEWIC Annual Report](#).

moins qu’il n’y ait une justification convaincante de ne pas le faire;

- les résultats des consultations menées auprès du public, des provinces, des territoires, des organisations et des groupes autochtones touchés, ainsi que des conseils de gestion de la faune, et auprès de toute autre personne ou organisation que le ministre compétent juge appropriée;
- les répercussions socioéconomiques (coûts et avantages) et biologiques ainsi que les répercussions sur les secteurs d’activités;
- lorsque le ministre de l’Environnement est également un ministre responsable de l’espèce (c’est-à-dire lorsque des individus de l’espèce se trouvent sur des terres fédérales régies par l’Agence Parcs Canada), l’avis du ministre de l’Environnement, en tant que ministre responsable de l’Agence Parcs Canada, est demandé.

La politique de 2017 sur l’[échancier pour la modification de l’annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*](#) (politique sur l’échéancier pour la modification de la liste) donne des indications sur le moment où des décisions concernant les espèces jugées en péril par le COSEPAC seront prises en ce qui a trait à leur ajout à la liste de l’[annexe 1](#), ou à leur reclassification. La politique sur l’échéancier pour la modification de la liste exige que le ministre de l’Environnement cherche à obtenir la décision définitive du gouverneur en conseil quant à la modification ou non de la liste dans les 24 mois suivant la présentation de l’évaluation d’une espèce par le COSEPAC au ministre² en ce qui a trait aux espèces aquatiques pour lesquelles les exigences en matière de consultation sont simples.

Tête carminée au Canada

La tête carminée est un petit méné au corps mince et allongé que l’on ne trouve au Canada que dans les réseaux des rivières Whitemouth et Winnipeg, dans l’est du Manitoba. Le COSEPAC a évalué l’espèce sous le nom de « tête rose » et l’a désignée comme étant menacée en 2001; l’espèce a été inscrite à l’annexe 1 en 2003 comme espèce menacée quand la LEP est entrée en vigueur. En 2005, son nom a été changé pour celui de « tête carminée » à l’annexe 1. La situation a été confirmée dans l’évaluation du COSEPAC de 2006. Après une réévaluation de la situation par le COSEPAC en avril 2018, l’espèce a été désignée comme étant en voie de disparition. Cette évaluation a été ajoutée au [Rapport annuel du COSEPAC 2017 à 2018](#).

² Les évaluations de la situation des espèces sont fournies chaque année au ministre de l’Environnement (habituellement en octobre de chaque année) dans le cadre du [Rapport annuel du COSEPAC](#).

Rainbow Smelt (Lake Utopia large-bodied population) and Rainbow Smelt (Lake Utopia small-bodied population) in Canada

The Rainbow Smelt (Lake Utopia large-bodied population) and Rainbow Smelt (Lake Utopia small-bodied population) are a genetically different pair of Rainbow Smelt found only in Lake Utopia in southwestern New Brunswick. The large-bodied population ranges in size from 15–25 cm in length and the small-bodied population ranges in size from 8–15 cm in length. The Rainbow Smelt (Lake Utopia large-bodied population) was assessed by COSEWIC and designated as threatened in 2008 and listed as such on Schedule 1 in August 2019. The Rainbow Smelt (Lake Utopia small-bodied population) was assessed by COSEWIC as threatened in 2000 and was included as such on Schedule 1 in 2003 when SARA came into force. COSEWIC re-examined and confirmed the status of Rainbow Smelt (Lake Utopia small-bodied population) in 2008. The status of both populations was re-examined by COSEWIC in November 2018 and both populations were designated as endangered. The assessments were included in the *COSEWIC Annual Report 2018 to 2019*.

The full status reports, including the reasons for each of the three species' designation and their geographic range, are available on the [Species at Risk Public Registry website](#).

Objective

The objective of the *Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act* (the Order) is to help maintain Canada's biodiversity and the well-being of Canadian ecosystems by preventing wildlife species from becoming extirpated or extinct, and by contributing to their survival or recovery. The Order reclassifies Carmine Shiner, Rainbow Smelt (Lake Utopia large-bodied population), and Rainbow Smelt (Lake Utopia small-bodied population) under SARA, from threatened to endangered on Schedule 1, as set out in the COSEWIC assessments.

Description

The Order will amend Schedule 1 of SARA to reflect the reassessments done by COSEWIC. The Order will

- reclassify Carmine Shiner under Schedule 1 of SARA from threatened to endangered;
- reclassify Rainbow Smelt (Lake Utopia large-bodied population) under Schedule 1 of SARA from threatened to endangered; and
- reclassify Rainbow Smelt (Lake Utopia small-bodied population) under Schedule 1 of SARA from threatened to endangered.

Éperlan arc-en-ciel (population d'individus de grande taille du lac Utopia) et éperlan arc-en-ciel (population d'individus de petite taille du lac Utopia) au Canada

Il s'agit de deux espèces génétiquement différentes de l'éperlan arc-en-ciel que l'on trouve seulement dans le lac Utopia, au sud-ouest du Nouveau-Brunswick. La longueur des individus de grande taille varie entre 15 et 25 cm, tandis que celle des individus de petite taille varie entre 8 et 15 cm. L'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de grande taille du lac Utopia) a été évalué par le COSEPAC et a été désigné comme étant menacé en 2008; l'espèce a été inscrite comme telle à l'annexe 1 en août 2019. Quant à l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de petite taille du lac Utopia), il a été évalué en 2000 par le COSEPAC comme étant menacé, puis a été inscrit comme tel à l'annexe 1 en 2003, quand la LEP est entrée en vigueur. Après avoir effectué une réévaluation, le COSEPAC a confirmé la situation de l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de petite taille du lac Utopia) en 2008. La situation des deux populations a été réévaluée en novembre 2018 par le COSEPAC qui les a alors désignées comme étant en voie de disparition. Les évaluations ont été ajoutées au *Rapport annuel du COSEPAC 2018 à 2019*.

Les rapports complets sur la situation de chacune des trois espèces, y compris les raisons sous-tendant leur désignation et leur aire de répartition géographique, sont disponibles sur le [site Web du Registre public des espèces en péril](#).

Objectif

L'objectif du *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril* (le Décret) est d'aider à maintenir la biodiversité du Canada, ainsi que le bien-être des écosystèmes du pays, en prévenant la disparition — de la planète ou du Canada seulement — d'espèces sauvages et en contribuant à leur survie ou rétablissement. Le Décret reclassifie la tête carminée, l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de grande taille du lac Utopia) et l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de petite taille du lac Utopia) en vertu de la LEP. Elles passeraient de la catégorie « espèces menacées » à la catégorie « espèces en voie de disparition » dans l'annexe 1, comme il a été établi dans les évaluations du COSEPAC.

Description

Le Décret vient modifier l'annexe 1 de la LEP en fonction des réévaluations réalisées par le COSEPAC. Le Décret fera ce qui suit :

- reclassifier la tête carminée dans l'annexe 1 de la LEP pour la faire passer d'espèce menacée à espèce en voie de disparition;
- reclassifier l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de grande taille du lac Utopia) dans l'annexe 1 de la LEP pour le faire passer d'espèce menacée à espèce en voie de disparition;

The general prohibitions under sections 32 and 33 of SARA apply equally to species listed on Schedule 1 as threatened, endangered or extirpated, making it an offence to

- kill, harm, harass, capture or take an individual of such a listed species;
- possess, collect, buy, sell or trade an individual of such a listed species, or any part or derivative of such a listed species; and
- damage or destroy the residence of one or more individuals of such a listed species (for species listed as extirpated, this prohibition only applies if a recovery strategy has recommended its reintroduction into the wild in Canada).

Regulatory development

Consultation

For the Carmine Shiner, the reclassification is anticipated by key stakeholders. The COSEWIC status report assigning the new status for the species and the justification for the change was included in the *COSEWIC Annual Report 2017 to 2018* and has been publicly available on the Species at Risk (SAR) Public Registry since December 2018. The response statement indicating how the Minister intends to respond to this assessment was also published on the SAR Public Registry in January 2019. A recovery strategy (2013) and an action plan (2018) are already in place for the Carmine Shiner and will continue to apply under the new classification. These documents were prepared in cooperation with key stakeholders and interested partners who have shown support for the implementation of the identified recovery measures and actions to implement those measures. Therefore, it is expected that the same, or increased levels of support, will continue with the reclassification in order to support the recovery of this species. As required by SARA, a final critical habitat order was made for this species in September 2018. DFO has not received any negative reactions from stakeholders and partners during this process.

For the two Rainbow Smelt populations, the reclassifications are also anticipated by interested Indigenous groups and key stakeholders. The COSEWIC status report assigning the new status for these two species, and the justification for the change, was included in the *COSEWIC*

- reclassifier l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de petite taille du lac Utopia) dans l'annexe 1 de la LEP pour le faire passer d'espèce menacée à espèce en voie de disparition.

Les interdictions générales prévues aux articles 32 et 33 de la LEP s'appliquent également aux espèces inscrites à l'annexe 1 comme étant menacées, en voie de disparition ou disparues du pays. Ce qui suit constitue donc une infraction :

- tuer un individu d'une espèce inscrite, lui nuire, le harceler, le capturer ou le prendre;
- posséder, collectionner, acheter, vendre ou échanger un individu d'une espèce inscrite, notamment partie d'un individu ou produit qui en provient;
- endommager ou détruire la résidence d'un ou de plusieurs individus d'une espèce inscrite (dans le cas d'une espèce disparue du territoire canadien, cette interdiction ne s'applique que si le programme de rétablissement a recommandé la réinsertion de l'espèce à l'état sauvage au Canada).

Élaboration de la réglementation

Consultation

Dans le cas de la tête carminée, la reclassification est attendue par les principaux intervenants. Le rapport de situation du COSEPAC qui présente la nouvelle situation de l'espèce et les justifications sous-tendant la modification a été inclus dans le *Rapport annuel du COSEPAC 2017 à 2018*. Le rapport de situation est disponible dans le Registre public des espèces en péril depuis décembre 2018. L'énoncé de réaction dans lequel le ministre indique comment il entend réagir au rapport a également été publié dans le registre en janvier 2019. Un programme de rétablissement (2013) et un plan d'action (2018) sont déjà en place pour la tête carminée et continueront de s'appliquer dans le cadre de la nouvelle classification. Ces documents ont été établis en collaboration avec les principaux intervenants et les partenaires intéressés qui ont manifesté leur appui à la mise en œuvre des mesures de rétablissement définies et à poser des gestes concrets pour réaliser cette mise en œuvre. Ainsi, on s'attend à ce que le niveau de soutien quant à la reclassification demeure le même ou soit supérieur afin d'appuyer le rétablissement de cette espèce. En vertu des exigences établies par la LEP, un décret définitif sur l'habitat essentiel a été pris pour cette espèce en septembre 2018. Le MPO n'a obtenu aucune rétroaction négative de la part des intervenants et des partenaires pendant ce processus.

En ce qui concerne les deux populations d'éperlan arc-en-ciel, la reclassification est également attendue par les groupes autochtones intéressés et les intervenants principaux. Le rapport de situation du COSEPAC qui présente la nouvelle situation des deux espèces et les justifications

Annual Report 2018 to 2019 and has been publicly available on the SAR Public Registry since October 2019. The recovery strategy (2016) and action plan (2020) for the Rainbow Smelt (Lake Utopia small-bodied population) were prepared in cooperation with interested Indigenous groups, other key stakeholders and interested partners who have shown support for the implementation of the identified recovery measures. The recovery strategy and action plan for the Rainbow Smelt (Lake Utopia small-bodied population) already include some discussion and consideration of the large-bodied population, given the interconnectedness between this species pair. The listing decision with respect to the large-bodied population had been anticipated for a number of years before it was added to Schedule 1 as threatened in August 2019.

While no Indigenous communities will be directly impacted by this Order, Indigenous groups have been supporting conservation actions for these species for many years. Those efforts are expected to continue unaffected by the reclassification on Schedule 1 as the changes will have no impact on current activities. Indigenous groups and other key stakeholders will be engaged in amending the recovery strategy and action plan for the Rainbow Smelt (Lake Utopia small-bodied population) to formally include the large-bodied population of Rainbow Smelt. All involved parties have shown consistent support for having these two species of Rainbow Smelt listed under SARA. In the recent listing of the large-bodied population, no concerns were raised.

During the 30-day public comment period on the 2019 proposal to list the Rainbow Smelt (Lake Utopia large-bodied population) as threatened, two comments were received. One comment was from an Indigenous organization that supported listing this species under SARA, citing concerns regarding threats of habitat loss and degradation, and predation by landlocked salmon. The organization expressed support for further studies on the species to learn how best to protect and restore it. The second comment was from a non-governmental organization that also expressed support for the listing of this species, as it has an inherent value and further decline must be prevented.

The Order was prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on January 25, 2020, for a 30-day public comment period. No comments were received.

sous-tendant la modification a été inclus dans le *Rapport annuel du COSEPAC 2018 à 2019*. Le rapport de situation est disponible dans le Registre public des espèces en péril depuis octobre 2019. Le programme de rétablissement (2016) et le plan d'action (2020) pour l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de petite taille du lac Utopia) ont été élaborés en collaboration avec les groupes autochtones intéressés, d'autres intervenants clés et des partenaires intéressés qui ont manifesté leur appui à la mise en œuvre des mesures de rétablissement définies. Le programme de rétablissement et le plan d'action comprennent déjà la tenue de discussions et la prise en considération de la population de grande taille, étant donné que les deux espèces sont interreliées. La décision relative à l'inscription de cette dernière population était prévue depuis un certain nombre d'années, avant son ajout en août 2019 à l'annexe 1 comme espèce menacée.

Bien qu'aucune collectivité autochtone ne soit directement touchée par ce décret, les groupes autochtones appuient depuis de nombreuses années les mesures de conservation de ces espèces. On s'attend donc à ce que ces efforts se poursuivent sans que la reclassification à l'annexe 1 ait d'incidence sur les activités actuelles. Les groupes autochtones et d'autres intervenants clés prendront part à la modification du programme de rétablissement et du plan d'action de l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de petite taille du lac Utopia) afin qu'il comprenne officiellement la population d'individus de grande taille. Toutes les parties concernées ont manifesté un appui constant en faveur de l'inscription de ces deux espèces d'éperlan arc-en-ciel en vertu de la LEP. Aucune préoccupation n'a été exprimée quant à l'ajout récent de la population d'individus de grande taille.

Au cours de la période de commentaires publics de 30 jours sur la proposition de 2019 visant à inscrire l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de grande taille du lac Utopia) à la liste des espèces menacées, deux commentaires ont été formulés. Le premier commentaire a été émis par une organisation autochtone qui appuyait l'inscription de cette espèce en vertu de la LEP. L'organisation a fait état de préoccupations concernant des menaces de perte et de dégradation de l'habitat, ainsi que de prédation par la ouananiche. L'organisation a par conséquent exprimé son appui à d'autres études portant sur l'espèce afin d'apprendre comment la protéger et la rétablir. Le second commentaire a été émis par une organisation non gouvernementale qui a également exprimé son appui à l'inscription de cette espèce, car elle présente une valeur intrinsèque et qu'il faut restreindre son déclin.

Le 25 janvier 2020, le Décret a été publié préalablement dans la Partie I de la *Gazette du Canada* et le public a eu 30 jours pour le commenter. Aucun commentaire n'a été reçu.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

As per the 2015 *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, an assessment was conducted on this Order. The assessment concluded that implementation of this Order will not have any impact on the rights, interests or self-government provisions of treaty partners. Carmine Shiner, Rainbow Smelt (Lake Utopia large-bodied population) and Rainbow Smelt (Lake Utopia small-bodied population) are not located within or adjacent to a geographic area subject to a modern treaty.

Regulatory analysis

Benefits and costs

Costs

Reclassification of these species from threatened to endangered under Schedule 1 of SARA will not change the application of the prohibitions or significantly alter the requirements for recovery planning, including critical habitat identification and protection. Therefore, there are no anticipated incremental costs to stakeholders associated with these reclassifications. The recovery strategies for the Carmine Shiner and the Rainbow Smelt (Lake Utopia small-bodied population) have already been finalized, and the recovery strategy for the Rainbow Smelt (Lake Utopia small-bodied population) partly accounts for the Rainbow Smelt (Lake Utopia large-bodied population) but will be amended fully so that it will also be considered as the recovery strategy for the Rainbow Smelt (Lake Utopia large-bodied population). Therefore, negligible incremental costs associated with the reclassifications are anticipated for the Government of Canada.

Benefits

The Order supports efforts to maintain Canada's biodiversity and the well-being of Canadian ecosystems through the recovery and protection of Carmine Shiner, Rainbow Smelt (Lake Utopia large-bodied population) and Rainbow Smelt (Lake Utopia small-bodied population). For stakeholders, the change of classification under Schedule 1 of SARA will not change the application of the prohibitions and protection provided for in SARA with respect to these three species because prohibitions and obligations under SARA apply similarly to threatened and endangered species. The *Fisheries Act* will also continue

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Le Décret a été soumis à une évaluation en vertu de la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes* de 2015. Les résultats de cette évaluation stipulent que la mise en œuvre du Décret n'aura pas de répercussions sur les droits, les intérêts ou les dispositions sur l'autonomie gouvernementale des partenaires des traités. La tête carminée, l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de grande taille du lac Utopia) et l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de petite taille du lac Utopia) ne se trouvent pas dans une zone géographique visée par un traité moderne ou dans une zone géographique adjacente à une telle zone.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

Coûts

La reclassification de ces espèces dans l'annexe 1 de la LEP pour les faire passer d'espèces menacées à espèces en voie de disparition ne modifiera pas la mise en application des interdictions ou ne modifiera pas de manière importante les exigences relatives à la planification du rétablissement, y compris la définition et la protection de l'habitat essentiel. Par conséquent, il n'y a aucun coût supplémentaire prévu pour les intervenants, et il n'y a pas de coûts supplémentaires associés aux reclassifications. Les programmes de rétablissement pour la tête carminée et l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de petite taille du lac Utopia) ont déjà été parachevés. En outre, le programme de rétablissement pour l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de petite taille du lac Utopia) tient partiellement compte de l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de grande taille du lac Utopia), mais sera modifié de façon exhaustive de manière à ce qu'on puisse également le considérer comme un programme de rétablissement pour l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de grande taille du lac Utopia). Dans cette optique, des coûts supplémentaires négligeables associés aux reclassifications sont à prévoir pour le gouvernement du Canada.

Avantages

Le Décret vient appuyer les efforts mis sur pied pour maintenir la biodiversité canadienne et le bien-être des écosystèmes du pays au moyen du rétablissement et de la protection de la tête carminée, de l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de grande taille du lac Utopia) et de l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de petite taille du lac Utopia). Pour les intervenants, le changement de classification dans l'annexe 1 de la LEP ne modifiera pas la mise en application des interdictions et des mesures de protection prévues par la LEP à l'égard de ces trois espèces, car les interdictions et les obligations prévues par

to apply in the same manner. Therefore, the protections that were afforded to the species will continue to be provided. There will therefore be no incremental benefits as a consequence of the reclassifications anticipated for Canadians, including Indigenous partners, or industry stakeholders.

Small business lens

No impacts on small businesses are anticipated as a result of this Order.

One-for-one rule

No impacts on administrative burden costs are anticipated as a result of this Order.

Regulatory cooperation and alignment

The Order will help to protect Canada's biological diversity, and facilitates the fulfillment of commitments made by Canada under the United Nations Convention on Biological Diversity.

Strategic environmental assessment

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals* and its departmental policy on strategic environmental assessments (SEAs), the Department of Environment and Climate Change Canada conducted an SEA as required by its internal directives. The SEA concluded that the Order is expected to result in positive environmental effects that will support the goal of "Healthy wildlife populations" of the Federal Sustainable Development Strategy.

It should be noted that, as the species being reclassified as a result of this Order are already listed as threatened on Schedule 1 of SARA and are being managed for conservation and recovery, the environmental benefits in terms of protecting Canada's biodiversity are already being met. This will continue with the reclassification to endangered in that there will be no change in the application of the prohibitions and, therefore, the protection for the species. In the case of the Rainbow Smelt (Lake Utopia large-bodied population), the reclassification will require that a recovery strategy be prepared within shorter time frames, which will contribute to positive environmental effects.³

³ As mentioned, the recovery strategy for the Rainbow Smelt (Lake Utopia small-bodied population) will be amended so that it will also be the recovery strategy for the Rainbow Smelt (Lake Utopia large-bodied population).

la LEP s'appliquent de façon similaire aux espèces menacées et en voie de disparition. La *Loi sur les pêches* continuera également de s'appliquer de la même façon. À ce titre, les protections accordées aux espèces continueront d'être assurées. Par conséquent, à la suite de la reclassification, il n'y aura pas d'avantages supplémentaires prévus pour les Canadiens, y compris pour les partenaires autochtones, ou les intervenants de l'industrie.

Lentille des petites entreprises

Ce décret ne devrait avoir aucune incidence sur les petites entreprises.

Règle du « un pour un »

Ce décret ne devrait avoir aucune incidence sur les coûts liés au fardeau administratif.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Le Décret aidera à protéger la biodiversité du Canada et favorisera le respect de l'engagement pris par le Canada en vertu de la Convention sur la diversité biologique des Nations Unies.

Évaluation environnementale stratégique

En vertu de la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, ainsi que de sa politique ministérielle en matière d'évaluations environnementales stratégiques (EES), le ministère de l'Environnement et Changement climatique Canada a réalisé une EES, comme il est exigé par ses directives internes. La conclusion tirée de l'EES démontre que le Décret aurait une incidence environnementale favorable appuyant l'objectif « Populations d'espèces sauvages en santé » de la Stratégie fédérale de développement durable.

Il convient de noter que, puisque les espèces qui seront reclassifiées par le Décret sont déjà inscrites comme étant menacées à l'annexe 1 de la LEP et étant donné qu'elles sont gérées aux fins de conservation et de rétablissement, les avantages environnementaux reliés à la protection de la biodiversité du Canada sont déjà comblés. Ce cas se poursuivra avec la reclassification dans la catégorie « espèce en voie de disparition », en ce sens qu'il n'y aura pas de changement dans l'application des interdictions et, par conséquent, dans la protection des espèces. Dans le cas de l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de grande taille du lac Utopia), la reclassification exigera l'élaboration d'un programme de rétablissement dans un délai plus court qui contribuera à des effets environnementaux favorables³.

³ Comme il a été mentionné, la stratégie de rétablissement de l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de petite taille du lac Utopia) sera modifiée de façon à ce qu'elle s'applique également à l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de grande taille du lac Utopia).

Gender-based analysis plus (GBA+)

The reclassification of Carmine Shiner, Rainbow Smelt (Lake Utopia large-bodied population), and Rainbow Smelt (Lake Utopia small-bodied population) from threatened to endangered on Schedule 1 of SARA is not anticipated to have any disproportionate impacts on people or groups on the basis of gender or other identity factors. The reclassifications do not change the application of the prohibitions or significantly change the requirements for recovery planning, including critical habitat identification and protection. Therefore, no groups will be impacted differently as a result of this Order.

Rationale

The reclassification under Schedule 1 of SARA reflects the designation assigned by COSEWIC. It is reflective of a scientific assessment on the risk status of these populations provided by COSEWIC. The proposed approach is aligned with DFO's default listing position, as defined in the DFO Listing Policy. More specifically, there is no compelling rationale to not list these species as assessed by COSEWIC. The reclassifications also provide clarity and certainty to Canadians, as the status of the species are updated in Schedule 1 to reflect the COSEWIC scientific assessments.

The application of the prohibitions and protection provided for in SARA is equivalent for species listed as threatened or endangered under SARA and will not be impacted by the reclassifications on Schedule 1. Requirements for recovery planning, including the identification and protection of critical habitat, are also similar for species listed as endangered or threatened, the only difference being that SARA requires the preparation of a recovery strategy within one year of listing or reclassification for endangered species instead of within two years for threatened species.

Implementation and compliance and enforcement

Implementation

A recovery strategy for Carmine Shiner was finalized in October 2013 and an action plan for the species was finalized in August 2018. A recovery strategy for Rainbow Smelt (Lake Utopia small-bodied population) was finalized in October 2016 and an action plan for the species was finalized in March 2020. Both the recovery strategy and

Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

La reclassification de la tête carminée, de l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de grande taille du lac Utopia) et de l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de petite taille du lac Utopia) pour les faire passer d'espèces menacées à espèces en voie de disparition dans l'annexe 1 de la LEP ne devrait pas avoir d'incidences disproportionnées sur les personnes ou les groupes à la lumière du sexe ou d'autres facteurs identitaires. Ces reclassifications ne modifient pas la mise en application des interdictions ni ne modifient de façon importante les exigences en matière de planification du rétablissement, y compris la définition et la protection de l'habitat essentiel. Par conséquent, aucun groupe ne sera touché différemment par le Décret.

Justification

La reclassification de ces trois espèces à l'annexe 1 de la LEP reflète la désignation attribuée par le COSEPAC, telle qu'elle est décrite en vertu de la LEP. Elle reflète les avis scientifiques fournis par le COSEPAC sur la situation des risques posés contre ces populations, basés sur les réévaluations de la situation de ces espèces. L'approche proposée cadre avec l'avis d'inscription par défaut du MPO, comme il est défini dans la Politique en matière d'inscription du MPO. Plus précisément, il n'y a aucune justification convaincante de ne pas inscrire ces espèces telles qu'elles ont été évaluées par le COSEPAC. La reclassification proposée apporte également clarté et certitude aux Canadiens, car cette mise à jour de la situation des espèces inscrites à la LEP tient compte de l'évaluation scientifique du COSEPAC.

La mise en application des interdictions et des mesures de protection prévues par la LEP est équivalente pour les espèces inscrites comme étant menacées ou en voie de disparition en vertu de la LEP; les reclassifications dans l'annexe 1 n'auront donc aucune incidence. Les exigences en matière de planification du rétablissement, y compris la définition et la protection de l'habitat essentiel, sont également semblables pour les espèces inscrites comme étant en voie de disparition ou menacées, à la différence près que la LEP exige l'élaboration d'un programme de rétablissement dans un délai d'un an à compter de l'inscription ou de la reclassification des espèces en voie de disparition au lieu d'un délai de deux ans pour les espèces menacées.

Mise en œuvre et conformité et application

Mise en œuvre

Un programme de rétablissement pour la tête carminée a été parachevé en octobre 2013 et un plan d'action pour l'espèce a été établi en août 2018. Un programme de rétablissement pour l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de petite taille du lac Utopia) a été parachevé en octobre 2016 et un plan d'action pour l'espèce a été finalisé

the action plan for Rainbow Smelt (Lake Utopia small-bodied population) give consideration to the Rainbow Smelt (Lake Utopia large-bodied population), which was not listed on Schedule 1 when the recovery strategy and the proposed action plan were published. Both the recovery strategy and the action plan will be amended so that they will also cover the Rainbow Smelt (Lake Utopia large-bodied population).

Permit applications, if any, for these species will be considered in accordance with the *Permits Authorizing an Activity Affecting Listed Wildlife Species Regulations*, which came into effect on June 19, 2013. Permitting applies equally to species listed as threatened or endangered. Therefore, the reclassifications are not expected to have any impact on the consideration or granting of permits under SARA. Explanations as to why a permit is issued are published on the Species at Risk Public Registry.

All costs to the Government of Canada associated with the Order will be managed by the Department of Fisheries and Oceans within existing resources.

Compliance and enforcement

SARA provides for penalties for contraventions to the Act, including fines or imprisonment, seizure and forfeiture of things seized or of the proceeds of their disposition. Alternative measure agreements may also be used to deal with an alleged offender under certain conditions. SARA also provides for inspections and search and seizure operations by enforcement officers designated under SARA. Penalties apply equally to species listed as threatened or endangered, and will therefore not change as a result of this Order.

Contact

Julie Stewart
Director
Species at Risk Program Management
Fisheries and Oceans Canada
200 Kent Street
Ottawa, Ontario
K1A 0E6
Email: SARA_LEP@dfo-mpo.gc.ca

en mars 2020. Le programme de rétablissement et le plan d'action pour l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de petite taille du lac Utopia) tiennent compte de l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de grande taille du lac Utopia), qui n'était pas inscrit à l'annexe 1 au moment de la publication du programme de rétablissement et du plan d'action proposé. Le programme de rétablissement et le plan d'action seront modifiés de façon à ce qu'ils soient également applicables à l'éperlan arc-en-ciel (population d'individus de grande taille du lac Utopia).

La demande de permis pour ces espèces, le cas échéant, sera prise en compte conformément au *Règlement sur les permis autorisant une activité touchant une espèce sauvage inscrite*, qui est entré en vigueur le 19 juin 2013. Les permis s'appliquent également aux espèces inscrites comme étant menacées ou en voie de disparition. Par conséquent, les reclassifications ne devraient avoir aucune incidence sur l'examen ou l'octroi de permis en vertu de la LEP. Les raisons motivant la délivrance d'un permis sont publiées dans le Registre public des espèces en péril.

Tous les coûts pour le gouvernement du Canada associés au Décret seront gérés par le ministère des Pêches et des Océans dans la limite des ressources existantes.

Conformité et application

La LEP prévoit des peines pour les infractions, y compris des amendes ou des peines d'emprisonnement, des saisies et des confiscations de biens saisis ou du produit de leur disposition. D'autres ententes de mesures peuvent également être mises en œuvre pour gérer les cas de contrevenants présumés en vertu de certaines conditions. La LEP prévoit également des inspections et des activités de perquisition et de saisie par des agents d'exécution de la loi désignés en vertu de la LEP. Les peines s'appliquent également pour les espèces inscrites comme étant menacées ou en voie de disparition, et, par conséquent, ne changeront pas à la suite du Décret.

Personne-ressource

Julie Stewart
Directrice
Gestion du programme des espèces en péril
Pêches et Océans Canada
200, rue Kent
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6
Courriel : SARA_LEP@dfo-mpo.gc.ca

Registration
SOR/2020-220 October 6, 2020

CANADA MARINE ACT

P.C. 2020-772 October 2, 2020

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 62(1)^a of the *Canada Marine Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Port Authorities Operations Regulations*.

Regulations Amending the Port Authorities Operations Regulations

Amendments

1 The heading to Part 3.1 of Schedule 1 to the *Port Authorities Operations Regulations*¹ is replaced by the following:

Hamilton-Oshawa Port

2 Item 17 of Part 3.1 of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

Enregistrement
DORS/2020-220 Le 6 octobre 2020

LOI MARITIME DU CANADA

C.P. 2020-772 Le 2 octobre 2020

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 62(1)^a de la *Loi maritime du Canada*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires

Modifications

1 Le titre de la partie 3.1 de l'annexe 1 du *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*¹ est remplacé par ce qui suit :

Port de Hamilton-Oshawa

2 L'article 17 de la partie 3.1 de l'annexe 1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Column 1		Column 2	Column 3	Column 4
Item	Activity	Authorization by posted signs or forms (section 25)	Authorization to a person (section 27)	Prohibited (section 6)
17	fishing			
	(a) in a designated area under a scientific permit issued by the Department of Fisheries and Oceans		X	
	(b) in a designated area without a scientific permit issued by the Department of Fisheries and Oceans		X	
	(c) anywhere else	X		

^a S.C. 2008, c. 21, s. 34

^b S.C. 1998, c. 10

¹ SOR/2000-55

^a L.C. 2008, ch. 21, art. 34

^b L.C. 1998, ch. 10

¹ DORS/2000-55

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Activité	Autorisation affichée ou prévue par formulaire (article 25)	Autorisation à une personne (article 27)	Interdiction (article 6)
17	Pêcher :			
	a) à un endroit désigné en étant titulaire d'un permis scientifique délivré par le ministère des Pêches et des Océans;		X	
	b) à un endroit désigné sans être titulaire d'un permis scientifique délivré par le ministère des Pêches et des Océans;		X	
	c) à tout autre endroit.	X		

3 Part 3.1 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after item 24:

3 La partie 3.1 de l'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 24, de ce qui suit :

Column 1		Column 2	Column 3	Column 4
Item	Activity	Authorization by posted signs or forms (section 25)	Authorization to a person (section 27)	Prohibited (section 6)
25	venturing out onto ice			X
26	travelling at a reduced rate of speed so as not to cause damage by bow-wave or wash to other crafts, tows, wharfs or structures or to any work or person	X		

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Activité	Autorisation affichée ou prévue par formulaire (article 25)	Autorisation à une personne (article 27)	Interdiction (article 6)
25	Se risquer sur la glace.			X
26	Se déplacer à une vitesse réduite afin de ne pas causer de dommage par vague d'étrave ou remous à d'autres embarcations, remorqueurs, quais, structures ou à tout ouvrage ou personne.	X		

4 Part 6.1 of Schedule 1 to the Regulations is repealed.

4 La partie 6.1 de l'annexe 1 du même règlement est abrogée.

Coming into Force

Entrée en vigueur

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

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Issues

In June 2019, the Hamilton Port Authority (HPA) and the Oshawa Port Authority (OPA) were amalgamated into the

Enjeux

En juin 2019, l'Administration portuaire de Hamilton (APH) et l'Administration portuaire d'Oshawa (APO) ont

Hamilton-Oshawa Port Authority (HOPA). The Hamilton-Oshawa Port is not listed in Schedule 1 (the Schedule) of the *Port Authorities Operations Regulations* (the Regulations). The *Canada Marine Act* (CMA) requires the Regulations to be updated to reflect the amalgamation.

Objective

The objective of these amendments is to reflect the amalgamated Hamilton-Oshawa Port Authority in the Regulations.

Description

The amendments repeal the activity lists of the HPA and the OPA and create a new part to Schedule 1 to set out an amalgamated activity list for the Hamilton-Oshawa Port. This single activity list will outline the permitted and prohibited activities, as well as the port's authorization powers.

Regulatory development

Consultation

These amendments are a result of the amalgamation of the HPA and the OPA. The certificate of intent to amalgamate the port authorities was published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 9, 2019, where stakeholders and all affected groups were publicly invited to comment on this port amalgamation. No comments were received during this consultation. Following this consultation, the certificate of amalgamation for HOPA was published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 8, 2019.

The amendments creating HOPA's activity list do not result in new or modified activities or authorizations for the HOPA or its users; therefore, no consultations specific to these amendments were undertaken. As well, the amendments have been exempted from prepublication in the *Canada Gazette*, Part I.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

Indigenous groups were consulted on the amalgamation of the HPA and OPA to form the HOPA. As a result of these consultations, no modern treaty implications or obligations were identified, nor did the amendments trigger the Crown's duty to consult.

Instrument choice

Pursuant to section 61 of the CMA, Canada Port Authorities (CPAs) shall take appropriate measures to maintain

été fusionnées pour former l'Administration portuaire de Hamilton-Oshawa (APHO). Le port de Hamilton-Oshawa n'est pas mentionné à l'annexe 1 (l'annexe) du *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires* (le Règlement). La *Loi maritime du Canada* (LMC) exige que le Règlement soit mis à jour pour tenir compte de la fusion.

Objectif

L'objectif des présentes modifications est de refléter l'Administration portuaire fusionnée de Hamilton-Oshawa dans le Règlement.

Description

Les modifications abrogent les listes d'activités de l'APH et de l'APO et établissent une nouvelle partie à l'annexe 1 afin de dresser une liste d'activités fusionnées pour le port de Hamilton-Oshawa. Cette liste unique d'activités décrira les activités autorisées et interdites, ainsi que les pouvoirs d'autorisation du port.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Ces modifications résultent de la fusion de l'APH et de l'APO. Le certificat d'intention de fusionner les administrations portuaires a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 9 février 2019, où les intervenants et tous les groupes touchés ont été invités publiquement à faire part de leurs commentaires sur cette fusion portuaire. Aucune observation n'a été reçue au cours de cette consultation. À la suite de cette consultation, le certificat de fusion de l'APHO a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 8 juin 2019.

Les modifications qui créent la liste d'activités de l'APHO n'entraînent pas d'activités nouvelles ou modifiées, ni d'autorisations soit pour l'APHO ou ses utilisateurs, de sorte qu'aucune consultation spécifique à ces modifications n'a été entreprise. De plus, les modifications ont été exemptées de la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Des groupes autochtones ont été consultés au sujet de la fusion de l'APH et de l'APO pour former l'APHO. À la suite de ces consultations, aucune retombée ou obligation relatives aux traités modernes n'ont été recensées. Les modifications n'ont pas ailleurs pas déclenché l'obligation de consulter de la Couronne.

Choix de l'instrument

Conformément à l'article 61 de la LMC, les administrations portuaires canadiennes (APC) doivent prendre les

order and the safety of persons and property at the port. As a CPA, the HOPA would now exercise its powers to authorize certain activities at the port through the Regulations, in line with all other CPAs.

Since the Certificate of Amalgamation for HOPA was published in the *Canada Gazette*, Part I, in June 2019, stakeholders were already aware of these upcoming regulatory amendments. To ensure compliance with the CMA, and to eliminate ambiguity on the permitted and prohibited activities, as well as the port's authorization powers, these minor housekeeping regulatory amendments were determined to be the most effective instrument to address this issue.

Regulatory analysis

Benefits and costs

These amendments seek to clarify requirements currently set out and in effect from the Certificate of Amalgamation which was published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 8, 2019. As a result, no new substantive requirements and no costs are being introduced with these amendments.

The associated benefits are to provide clarity to port users by setting out authorized activities in the Regulations and by removing references to previous port names.

Small business lens

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

One-for-one rule

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

Regulatory cooperation and alignment

The amendments do not have any implications on regulatory cooperation nor do they impact the mandate of any other minister.

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.

mesures appropriées pour maintenir l'ordre et la sécurité des personnes et des biens dans le port. En tant qu'APC, l'APHO exercerait désormais ses pouvoirs d'autoriser certaines activités dans le port en s'appuyant sur le Règlement, à l'instar de toutes les autres APC.

Depuis la publication du certificat de fusion pour l'APHO dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en juin 2019, les intervenants étaient déjà au courant de ces modifications réglementaires à venir. Afin de s'assurer de la conformité à la LMC et d'éliminer l'ambiguïté sur les activités autorisées et interdites, ainsi que les pouvoirs d'autorisation du port, ces modifications mineures de la réglementation d'ordre administratif ont été jugées l'instrument le plus efficace pour régler cette question.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

Ces modifications visent à clarifier les exigences actuellement énoncées et en vigueur dans le certificat de fusion qui a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 8 juin 2019. En conséquence, aucune nouvelle exigence de fond et aucun coût n'est prévu à la lumière de ces modifications.

Les avantages connexes sont d'apporter de la clarté aux utilisateurs des ports en énonçant les activités autorisées dans le Règlement et en supprimant les références aux noms de ports précédents.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à ces modifications, puisqu'aucun coût n'est engagé par les petites entreprises.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas aux présentes modifications étant donné qu'il n'y a pas de changement dans les frais administratifs des entreprises.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Les modifications n'ont aucune incidence sur la collaboration en matière de réglementation et n'ont aucune incidence sur le mandat d'un autre ministre.

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 été menée et a conclu qu'il n'est pas nécessaire d'effectuer une évaluation environnementale stratégique.

Gender-based analysis plus

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

Implementation

The amendments to the Regulations will come into force on the date on which they are registered.

Contact

Véronique Proulx
Manager/Senior Policy Advisor
Marine Policy
Transport Canada
Telephone: 613-851-6574
Email: veronique.proulx@tc.gc.ca

Analyse comparative entre les sexes plus

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

Mise en œuvre

Les modifications apportées au Règlement entreront en vigueur à la date de leur enregistrement.

Personne-ressource

Véronique Proulx
Gestionnaire et analyste principale des politiques
Politique maritime
Transports Canada
Téléphone : 613-851-6574
Courriel : veronique.proulx@tc.gc.ca

Registration

SOR/2020-221 October 6, 2020

EXPORT AND IMPORT PERMITS ACT

P.C. 2020-773 October 2, 2020

Whereas the Governor in Council deems it necessary to control the import of steel products for the purposes of implementing the *Joint Statement by Canada and the United States on Section 232 Duties on Steel and Aluminum*;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to paragraph 5(1)(e) and section 6^a of the *Export and Import Permits Act*^b, makes the annexed *Order Amending the Import Control List*.

Order Amending the Import Control List

Amendment

1 Items 80 and 81 of the *Import Control List*¹ are replaced by the following:

80 Carbon steel products including semi-finished products (ingots, blooms, billets, slabs and sheet bars), plate, sheet and strip, wire rods, wire and wire products, railway-type products, bars, structural shapes and units, pipes and tubes, but excluding the specialty steel products referred to in item 81.

81 Specialty steel products: stainless steel flat-rolled products (sheet, strip and plate), stainless steel bar, stainless steel pipe and tube, stainless steel wire and wire products, stainless steel in ingots or other primary forms, semi-finished products of stainless steel, alloy tool steel, mold steel and high-speed steel.

Coming into Force

2 This Order comes into force on November 2, 2020, but if it is registered after that day, it comes into force on the day on which it is registered.

^a S.C. 2018, c. 26, s. 6

^b R.S., c. E-19

¹ C.R.C., c. 604; SOR/89-251, s. 1

Enregistrement

DORS/2020-221 Le 6 octobre 2020

LOI SUR LES LICENCES D'EXPORTATION ET D'IMPORTATION

C.P. 2020-773 Le 2 octobre 2020

Attendu que la gouverneure en conseil est d'avis qu'il est nécessaire de contrôler l'importation des produits en acier pour mettre en œuvre la *Déclaration conjointe du Canada et des États-Unis concernant l'application de droits sur l'acier et l'aluminium au titre de l'article 232*,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu de l'alinéa 5(1)e) et de l'article 6^a de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant la Liste des marchandises d'importation contrôlée*, ci-après.

Décret modifiant la Liste des marchandises d'importation contrôlée

Modification

1 Les articles 80 et 81 de la *Liste des marchandises d'importation contrôlée*¹ sont modifiés par ce qui suit :

80 Produits en acier ordinaire, notamment demi-produits (lingots, blooms, billettes, brames et largets), plaques, feuilles et feuilards, fils machines, fils et produits de fils, produits de type ferroviaire, barres, profilés et éléments de charpente, tuyaux et tubes, à l'exclusion des produits en acier spécialisé visés à l'article 81.

81 Produits en acier spécialisé : produits en acier inoxydable laminé à plat (feuilles, feuilards et plaques), barres d'acier inoxydable, tuyaux et tubes en acier inoxydable, fils et produits de fils en acier inoxydable, acier inoxydable en lingots ou autres formes primaires, demi-produits en acier inoxydable, acier allié à outils, acier à mouler et acier rapide.

Entrée en vigueur

2 Le présent décret entre en vigueur le 2 novembre 2020 ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

^a L.C. 2018, ch. 26, art. 6

^b L.R., ch. E-19

¹ C.R.C., ch. 604; DORS/89-251, art. 1

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

On March 8, 2018, the United States announced that it would impose tariffs on steel and aluminum imported from all countries, citing national security concerns. Canada was initially exempted from these tariffs. However, on May 31, 2018, the United States announced that the tariffs under Section 232 of the *Trade Expansion Act of 1962* would also apply to Canada. Accordingly, tariffs of 25% on steel and 10% on aluminum imported from Canada were applied starting June 1, 2018. In response to the application of these U.S. tariffs, on June 29, 2018, the Government of Canada announced that Canada would impose countermeasures effective July 1, 2018. In addition, Canada initiated dispute settlement proceedings at the World Trade Organization (WTO) and under the North American Free Trade Agreement (NAFTA) dispute settlement provisions challenging the Section 232 tariffs.

On May 17, 2019, in the *Joint Statement by Canada and the United States on Section 232 Duties on Steel and Aluminum* (the Joint Statement), the United States agreed to eliminate the tariffs imposed under Section 232 on imports of steel and aluminum from Canada. Likewise, Canada agreed to eliminate all tariffs imposed in retaliation to the Section 232 tariffs. Both Canada and the United States also agreed to terminate all pending litigation between them in the WTO regarding the Section 232 action. In turn, Canada and the United States agreed to establish an agreed-upon process for monitoring aluminum and steel trade between them. Canada and the United States further committed to prevent imports of aluminum and steel that is unfairly subsidized and/or sold at dumped prices as well as the transshipment of aluminum and steel made outside of Canada or the United States to the other country.

Global Affairs Canada (GAC) has long-standing experience in monitoring steel imports. Since September 1, 1986, steel products have been added to the *Import Control List* (ICL) for the purpose of facilitating the collection of steel import information, on the basis that steel is traded in world markets in circumstances of surplus supply and depressed prices and that a significant proportion of world trade in steel is subject to control through the use of non-tariff measures. As such, a permit is required to import

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Le 8 mars 2018, les États-Unis ont annoncé qu'ils imposeraient des droits de douane sur l'acier et l'aluminium importés de tous les pays, invoquant des préoccupations relatives à la sécurité nationale. Le Canada était initialement exempté de ces droits de douane. Toutefois, le 31 mai 2018, les États-Unis ont annoncé que les droits de douane visés par l'article 232 de la *Trade Expansion Act of 1962* s'appliqueraient également au Canada. Par conséquent, des droits de douane de 25 % sur l'acier et de 10 % sur l'aluminium importés du Canada ont été appliqués à partir du 1^{er} juin 2018. En réponse à l'application de ces droits de douane américains le 29 juin 2018, le gouvernement du Canada a annoncé que le Canada imposerait des contre-mesures à compter du 1^{er} juillet 2018. En outre, pour contester les droits de douane au titre de l'article 232, le Canada a lancé une procédure de règlement des différends devant l'Organisation mondiale du commerce (OMC) ainsi que dans le cadre des dispositions relatives au règlement des différends de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA).

Le 17 mai 2019, dans la *Déclaration conjointe du Canada et des États-Unis concernant l'application de droits sur l'acier et l'aluminium au titre de l'article 232* (la Déclaration conjointe), les États-Unis ont convenu d'éliminer les droits imposés en application de l'article 232 sur les importations de produits de l'aluminium et de l'acier en provenance du Canada. Dans le même ordre d'idées, le Canada a convenu d'éliminer les droits imposés à titre de mesures de rétorsion aux droits de l'article 232. Le Canada et les États-Unis ont également convenu de mettre fin à toutes les procédures qui les opposent en instance à l'OMC concernant les mesures liées à l'application de l'article 232. De surcroît, le Canada et les États-Unis ont convenu de mettre en œuvre un processus pour surveiller le commerce de l'aluminium et de l'acier entre eux. Les deux pays se sont en outre engagés à prévenir l'importation d'aluminium et d'acier subventionnés de manière déloyale et/ou vendus à des prix de dumping ainsi que le transbordement d'aluminium et d'acier fabriqués ailleurs qu'au Canada ou aux États-Unis vers l'autre pays.

Affaires mondiales Canada (AMC) possède une longue expérience de la surveillance des importations d'acier. Depuis le 1^{er} septembre 1986, les produits de l'acier ont été ajoutés à la *Liste de marchandises d'importation contrôlées* (LMIC) afin de simplifier la collecte d'information sur les importations d'acier compte tenu du fait que les produits de l'acier sont échangés sur les marchés mondiaux dans des circonstances de surproduction et de baisse des prix, et qu'une part importante du marché mondial de

those steel products into Canada. General Import Permits (GIPs) are currently in place allowing all Canadian residents to import any of those steel products, subject to the terms and conditions of the permits. Following the Joint Statement, in August 2019, Canada added a reporting and record-keeping requirement as a term and condition to GIPs No. 80 and No. 81 for importing certain steel goods included in the ICL in order to enhance the reliability of the data. Effective September 1, 2019, Canada also established an Aluminum Import Monitoring Program similar to the Steel Import Monitoring Program. The steel ICL listings that enable the current Steel Import Monitoring Program (the Program) will be deemed to be removed from the ICL on November 1, 2020. The Order will re-add the steel items that are subject to the Program on the ICL for the purpose of continuing to implement the Joint Statement.

Background

Import monitoring of steel products began on September 1, 1986, on the recommendation of the then-Canadian Import Tribunal (CIT). The CIT conducted an inquiry into conditions in the steel trade and found that overcapacity, widespread subsidization and prevalence of dumping represented a threat of injury to the domestic industry. The Tribunal recommended import monitoring in these circumstances. As a result, carbon steel products, followed by specialty steel products, were added to the ICL for the purpose of collecting steel import information pursuant to subsection 5.1(1) of the *Export and Import Permits Act* (EIPA). The ICL, a regulation under the EIPA, lists goods over which Canada imposes import controls. The Governor in Council has the authority to revoke, amend, vary or re-establish the ICL.

The Program enables GAC to provide weekly aggregate data to the public on the type, quantity, and value of steel imports. Since the adverse conditions identified by the CIT have persisted, items 80 and 81 have repeatedly been re-added to the ICL for two- or three-year periods pursuant to subsection 5.1(1) of the EIPA. These items were last re-added to the ICL in 2017 (SOR/2017-230) and, pursuant to subsection 5.1(1), will be deemed removed from the ICL on November 1, 2020, three years from the day on which they were included on the ICL. Such items must, therefore, be re-added to the ICL every three years in order for the Program to continue. While ICL items 80 and 81 could be re-added pursuant to subsection 5.1(1), the Order re-adds the steel products currently on the ICL for the purpose of implementing the Joint Statement,

l'acier est soumise à des contrôles non tarifaires. À ce titre, une licence est requise pour importer ces produits de l'acier au Canada. Des licences générales d'importation (LGI) sont actuellement en place, permettant à tous les résidents canadiens d'importer n'importe lequel de ces produits de l'acier, sous réserve des modalités et conditions des licences. Depuis la Déclaration conjointe d'août 2019, le Canada a ajouté une exigence de production de rapport et de tenue de registres aux modalités des LGI n° 80 et n° 81 visant l'importation de certains produits de l'acier inclus dans la LMIC afin d'améliorer la fiabilité des données. Le Canada a également mis en place un Programme de surveillance des importations d'aluminium, en vigueur depuis le 1^{er} septembre 2019, similaire au Programme de surveillance des importations d'acier. Les inscriptions des produits de l'acier à la LMIC qui rendent possible l'actuel Programme de surveillance des importations d'acier (le Programme) seront considérées comme étant retirées de la LMIC le 1^{er} novembre 2020. Le Décret ajoutera de nouveau les articles en acier visés par le Programme à la LMIC en vue de poursuivre la mise en œuvre de la Déclaration conjointe.

Contexte

Le 1^{er} septembre 1986 a marqué le début de la surveillance des importations de produits de l'acier suivant la recommandation du Tribunal canadien des importations (le Tribunal). Après avoir mené une enquête sur le commerce de l'acier, le Tribunal est arrivé à la conclusion que la surcapacité, le subventionnement généralisé et la prévalence du dumping menaçaient de nuire à l'industrie nationale. Le Tribunal a recommandé le contrôle des importations dans ces circonstances. Par conséquent, les produits d'acier ordinaire, suivis des produits d'acier spécialisé, ont été ajoutés à la LMIC pour permettre de recueillir des données sur les importations d'acier, conformément au paragraphe 5.1(1) de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation* (LLEI). La LMIC, une disposition qui relève de la LLEI, recense les marchandises pour lesquelles le Canada impose des contrôles à l'importation. Le gouverneur en conseil a le pouvoir d'abroger, de modifier, ou de dresser à nouveau la LMIC.

Le Programme permet à AMC de fournir des données agrégées hebdomadaires au public sur le type, la quantité et la valeur des importations d'acier. Étant donné que les conditions défavorables relevées par le Tribunal canadien des importations ont persisté, les articles 80 et 81 ont été rajoutés à plusieurs reprises à la LMIC pour des périodes de deux ou trois ans, conformément au paragraphe 5.1(1) de la LLEI. Ces articles, qui ont été rajoutés pour la dernière fois à la LMIC en 2017 (DORS/2017-230) en vertu du paragraphe 5.1(1), seront considérés comme étant retirés de la LMIC le 1^{er} novembre 2020, soit trois ans après avoir été inscrits à la LMIC. Pour voir au maintien du Programme, ces articles doivent donc être rajoutés à la LMIC tous les trois ans. Bien que les articles 80 et 81 puissent être rajoutés en vertu du paragraphe 5.1(1) de la LLEI, le

pursuant to paragraph 5(1)(e). Products added to the ICL pursuant to this authority are not subject to subsection 5.1(2) and, therefore, are not subject to a prescribed end date, which will enable the Program to continue without these products having to be re-added to the ICL. If the Joint Statement is ever modified or rescinded, subsection 5.1(1) will continue to be available to re-add these items to the ICL to ensure the continuation of the Program. Paragraph 5(1)(e) was also used to add aluminum products to the ICL on September 1, 2019, which enabled the establishment and administration of the Aluminum Import Monitoring Program.

Import monitoring is an important aspect of the Joint Statement, as it provides early warning of increased imports of steel and aluminum into Canada, which could indicate that foreign producers are dumping products into Canada or transshipping products through Canada to evade U.S. Section 232 tariffs. The Canadian steel industry requires the most up-to-date information available on the nature, volume, price and origin of steel imports in order to provide early warning of potential dumping situations. Import data gathered through the Program and provided to the industry via weekly web publications is the timeliest source available in Canada on these elements. There are currently no alternative sources of equivalent steel import statistics. Similar information from Statistics Canada is delayed by six weeks.

Objective

The objective of this regulatory measure is to implement Canada's commitments set out in the Joint Statement with respect to monitoring of steel trade.

The Order does not make any change to the products currently covered by the ICL, or monitored under the Program. No new product categories will be controlled, and therefore monitored. The language of item 81 on the ICL is, however, being clarified, and a different legal authority (i.e. paragraph 5(1)(e) of the EIPA) is being used to add the steel products to the ICL to facilitate the continuation of the Program.

Not re-adding the steel items that enable the administration of the Program to the ICL by November 2, 2020, would stop the flow of information to the Canadian steel industry and remove a valuable early-warning mechanism to detect dumping of products on the Canadian market. This early warning allows industry to request that the Canada

Décret rajoute les produits de l'acier actuellement inscrits à la LMIC en vue de mettre en œuvre la Déclaration conjointe, conformément à l'alinéa 5(1)e). Les produits ajoutés à la LMIC en vertu de ce pouvoir ne sont pas visés par le paragraphe 5.1(2) et, par conséquent, ne sont pas soumis à une date de fin réglementaire, ce qui permettra de veiller à ce que le Programme se poursuive sans que l'on doive ajouter de nouveau les produits à la LMIC. Si la Déclaration conjointe devait être modifiée ou annulée, le paragraphe 5.1(1) pourra toujours être invoqué pour ajouter de nouveau les articles à la LMIC et pour voir au maintien du Programme. De plus, l'alinéa 5(1)e) a également été utilisé le 1^{er} septembre 2019, afin d'inscrire des produits de l'aluminium à la LMIC, ce qui a permis l'établissement et l'administration du Programme de surveillance des importations d'aluminium.

La surveillance des importations représente un aspect important de la Déclaration conjointe, car elle permet de signaler rapidement toute hausse des importations d'acier et d'aluminium au Canada, signe possible que des producteurs étrangers font du dumping au Canada ou du transbordement des produits par le Canada pour échapper aux droits de douane imposés par les États-Unis au titre de l'article 232. L'industrie canadienne de l'acier a besoin des plus récents renseignements sur la nature, le volume, le prix et l'origine des importations d'acier pour pouvoir signaler rapidement d'éventuels cas de dumping. Les données sur les importations recueillies dans le cadre du Programme et fournies à l'industrie par des publications hebdomadaires en ligne constituent la source la plus rapide de production de données sur ces éléments au Canada. À l'heure actuelle, il n'existe pas d'autres sources de données équivalentes sur l'importation d'acier. La publication de renseignements similaires par Statistique Canada a lieu six semaines plus tard.

Objectif

L'objectif de la présente mesure réglementaire est de mettre en œuvre les engagements pris par le Canada dans la Déclaration conjointe en vue de la surveillance du commerce de l'acier.

Le Décret ne prévoit aucun changement aux produits qui sont actuellement visés par la LMIC ou qui font l'objet d'une surveillance dans le cadre du Programme. Aucune nouvelle catégorie de produits ne sera contrôlée ni surveillée. Le libellé de l'article 81 de la LMIC est cependant clarifié, et un différent pouvoir [c'est-à-dire l'alinéa 5(1)e) de la LLEI] est utilisé pour l'ajout de produits de l'acier à la LMIC afin de voir au maintien du Programme.

Si les articles sur l'acier qui permettent l'administration du Programme ne sont pas ajoutés de nouveau à la LMIC d'ici le 2 novembre 2020, le flux d'information ne sera plus acheminé vers l'industrie canadienne de l'acier, et un important mécanisme d'avertissement précoce servant à détecter le dumping de produits sur le marché canadien

Border Services Agency (CBSA) institute an investigation leading potentially to the imposition of duties on the offending imports in order to level the playing field for Canadian producers. Failure to re-add the steel items to the ICL would also undermine Canada's international commitments in the Joint Statement to conduct steel import monitoring.

Description

The *Order Amending the Import Control List* includes carbon and specialty steel products on the ICL upon the Order taking effect in order to implement Canada's commitments set out in the Joint Statement with respect to monitoring of steel trade.

Regulatory development

Consultation

The Government of Canada consulted with steel producers, and the Canadian Steel Producers Association (CSPA) and its members, on the implementation of the commitments in the Joint Statement and the continuation of the Program. The Canadian steel industry supports the view that maintaining steel products on the ICL would demonstrate Canada's serious commitment to implementing the provisions set out in the Joint Statement. Canadian steel producers have been consistently consulted concerning the existence and operation of the Program within the context of the Steel Industry-Government Trade Working Group co-chaired by Finance Canada and the CSPA.

Global Affairs Canada representatives also meet regularly with the CSPA. All CSPA members were invited to submit their views, in writing, with respect to the prospective continuation of the Program.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

Constitutional and modern treaty implications were considered, and none have been identified.

Instrument choice

The only instrument available to meet the monitoring commitment in the Joint Statement is an Order made under the *Export and Import Permits Act*.

sera éliminé. L'avertissement précoce permet à l'industrie de demander à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) d'intervenir et de faire une enquête pouvant mener à l'imposition de droits de douane sur les importations contrevenantes afin d'équilibrer les conditions pour les producteurs canadiens. Le défaut d'ajouter de nouveaux articles sur l'acier à la LMIC minerait également les engagements internationaux pris par le Canada dans la Déclaration conjointe en vue de la surveillance des importations d'acier.

Description

Le *Décret modifiant la Liste des marchandises d'importation contrôlée* inclut les produits en acier ordinaire et en acier spécialisé inscrits à la LMIC dès l'entrée en vigueur du présent décret afin de mettre en œuvre les engagements pris par le Canada dans la Déclaration conjointe concernant la surveillance du commerce de l'acier.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Le gouvernement du Canada a consulté les producteurs d'acier ainsi que l'Association canadienne des producteurs d'acier (ACPA) et ses membres au sujet de la mise en œuvre des engagements pris par le Canada dans la Déclaration conjointe et du maintien du Programme. L'industrie canadienne de l'acier appuie l'opinion selon laquelle le maintien des produits en acier à la LMIC démontrerait l'engagement sérieux du Canada à mettre en œuvre les dispositions énoncées dans la Déclaration conjointe. Des consultations régulières avec les producteurs canadiens d'acier ont eu lieu pour discuter de l'existence et du déroulement du Programme par l'intermédiaire du groupe de travail mixte (secteur sidérurgique et gouvernement), coprésidé par le ministère des Finances et l'ACPA.

De plus, les représentants d'Affaires mondiales Canada se réunissent régulièrement avec l'ACPA. Tous les membres de l'ACPA ont été invités à faire connaître leur point de vue, par écrit, au sujet du maintien futur du Programme.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Aucun impact n'a été relevé dans le cadre de l'évaluation des répercussions des traités constitutionnels et modernes.

Choix de l'instrument

Le seul instrument disponible pour respecter l'engagement en matière de surveillance dans la Déclaration conjointe est un décret pris en vertu de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*.

Regulatory analysis

Benefits and costs

The costs related to the administration of the Steel Import Monitoring Program require incremental resources of three additional full-time equivalents (FTEs) within the Trade Policy and Negotiations Branch. These FTEs would be responsible for reviewing steel import data, working with the CBSA and Statistics Canada for correcting any errors, and making steel import data publicly available.

With respect to industry, the Order imposes no additional administrative burden for steel importers, as GAC has had a Steel Import Monitoring Program in place since 1986, and the Order does not make any changes to the current Program.

Prior to 2012, there was a greater administrative burden, as importers were required to apply for individual permits for each shipment and pay the permit cost, ranging from \$15 to \$31 per permit (dependent on the value of the import). The requirement for individual permits was eliminated in 2012 and, since then, importers are only required to cite the relevant GIP on their CBSA declaration forms. Regulatory amendments to GIP No. 80 — Carbon Steel and GIP No. 81 — Specialty Steel Products, to add a reporting and record-keeping requirement as a term and condition of the permits, came into effect in August 2019. Importers continue to be required to cite the relevant GIP on their CBSA import declaration forms at the time of release and, under the terms and conditions of the GIPs, may be required to submit import records to GAC upon request. Those regulatory amendments facilitated GAC's ability to request records that an importer would already have to retain under the *Customs Act*. If, through import monitoring, a potential error is identified (e.g. with the value or quantity of an import), the importer is requested to provide additional documents and records to GAC to confirm that the import customs information provided is correct. If there is an error, the importer is requested to amend its information through a Canada Customs – Adjustment Request form.

Re-adding items 80 and 81 to the ICL pursuant to paragraph 5(1)(e) of the EIPA will likely result in some incremental cost savings for the government, as thereafter, it will no longer be necessary to re-add these items to the ICL every three years and to table an annual statistical summary in Parliament that contains information already available to the public on GAC's website.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

En raison des coûts associés à l'administration du Programme de surveillance des importations d'acier, des ressources supplémentaires sont nécessaires, notamment trois équivalents temps plein (ETP) dans le Secteur de la politique et des négociations commerciales. Ces ETP seraient chargés d'examiner les données sur les importations d'acier, de collaborer avec l'ASFC et Statistique Canada pour rectifier les erreurs éventuelles et de publier les données à jour sur les importations d'acier.

En ce qui concerne l'industrie, le Décret n'impose aucun fardeau administratif additionnel aux importateurs d'acier, étant donné qu'AMC a un Programme de surveillance des importations d'acier en place depuis 1986, et que le Décret n'entraîne aucune modification au programme en place.

Avant 2012, le fardeau administratif était plus important, étant donné que les importateurs devaient se procurer une licence individuelle pour chaque expédition et déboursier des frais pour l'obtenir (variant de 15 \$ à 31 \$, selon la valeur de l'importation). Depuis 2012, les importateurs ne sont plus tenus de se procurer une licence individuelle pour chaque expédition, et doivent simplement invoquer la LGI appropriée dans leur formulaire de déclaration de l'ASFC. Des modifications réglementaires à la LGI n° 80 — Acier ordinaire et à la LGI n° 81 — Acier spécialisé sont entrées en vigueur en août 2019 afin d'imposer une exigence de production de rapport et de tenue de registres aux modalités des LGI. Au moment du dédouanement, les importateurs doivent toujours invoquer la LGI appropriée dans leur formulaire de déclaration d'importation de l'ASFC et, en vertu des modalités des LGI, possiblement présenter des dossiers d'importation à la demande d'AMC. Les modifications réglementaires ont permis à AMC de facilement mettre la main sur les dossiers qu'un importateur devait conserver en vertu de la *Loi sur les douanes*. Si une erreur éventuelle est relevée (par exemple la valeur ou la quantité d'un produit importé) lors de la surveillance des importations, l'importateur doit présenter des documents et dossiers supplémentaires à AMC pour confirmer l'exactitude des renseignements douaniers fournis lors de l'importation. S'il y a une erreur, l'importateur doit modifier ses renseignements avec le formulaire de Douanes Canada – Demande de rajustement.

Le fait d'ajouter de nouveau les articles 80 et 81 à la LMIC, en vertu de l'alinéa 5(1)e) de la LLEI permettra probablement au gouvernement de réaliser des économies de coûts différentiels, dans la mesure où il ne sera plus nécessaire par la suite d'ajouter de nouveau ces articles à la LMIC tous les trois ans et de présenter un sommaire statistique annuel au Parlement qui contient des renseignements déjà accessibles au public sur le site Web d'AMC.

Further, if items 80 and 81 are not re-added to the ICL, the potential costs to Canadian businesses could be considerable, as steel import data available through Statistics Canada is delayed by six weeks. The objective of the Program is to identify potential instances of dumping on the Canadian market more quickly and allow remedial measures to be instituted as soon as possible (after due investigation and determination by the Canadian International Trade Tribunal). There are cost and profitability benefits for the steel industry of being able to quickly identify potential dumping situations and request early investigation. In addition, should items 80 and 81 not be re-added to the ICL, the United States could subject goods from Canada to Section 232 tariffs again, which could be very costly to Canada and its steel industry.

Small business lens

The Order will not result in any cost impacts for small businesses, as there is no fee charged to cite the relevant GIP for importations of steel. Compliance and reporting requirements continue to be in place under the above-mentioned ministerial GIPs.

One-for-one rule

The Order is a continuation of an existing regulation, which imposes limited administrative and no financial burden. Steel importers may simply cite the relevant GIP on CBSA import declaration forms at the time of release and, upon request, may be required to submit import records to Global Affairs Canada. As such, the one-for-one rule does not apply, as there is no incremental change in administrative burden on businesses.

The goal of the Order is not to restrict steel imports, but to ensure the monitoring capabilities of Global Affairs Canada and the industry, while improving the steel import data quality and collection process.

Regulatory cooperation and alignment

The Order is not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum.

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 Order will not

En outre, si les articles 80 et 81 ne sont pas ajoutés de nouveau à la LMIC, les coûts pour les entreprises canadiennes pourraient être considérables, vu que les données sur les importations d'acier accessibles par l'entremise de Statistique Canada ne sont publiées que six semaines plus tard. Le Programme vise à repérer rapidement des cas éventuels de dumping sur le marché canadien et à prendre des mesures correctives le plus rapidement possible (après une enquête appropriée et une décision du Tribunal canadien du commerce extérieur). Sur le plan des coûts et de la rentabilité, l'industrie de l'acier tirerait profit d'une action visant à détecter des cas de dumping possibles tôt et à ouvrir une enquête rapidement. Par ailleurs, si les articles 80 et 81 ne sont pas ajoutés de nouveau à la LMIC, les États-Unis pourraient assujettir encore une fois les marchandises en provenance du Canada aux droits de douane imposés en application de l'article 232, ce qui pourrait être très coûteux pour le Canada et l'industrie canadienne de l'acier.

Lentille des petites entreprises

Le présent décret n'entraînera pas de coûts pour les petites entreprises, étant donné qu'il n'y a pas de coûts associés à l'utilisation de la LGI appropriée pour les importations d'acier. Les exigences en matière de conformité et de déclaration restent en vigueur en vertu des LGI ministérielles susmentionnées.

Règle du « un pour un »

Le présent décret est le prolongement d'une réglementation actuelle, qui prévoit un fardeau administratif limité et n'impose aucun fardeau financier. Les importateurs d'acier n'ont qu'à invoquer la LGI appropriée dans les formulaires de déclaration des importations de l'ASFC au moment du dédouanement, et de présenter les dossiers d'importation si Affaires mondiales Canada le demande. Ainsi, la règle du « un pour un » ne s'applique pas, parce qu'il n'y a pas de hausse du fardeau administratif pour les entreprises.

L'objectif du présent décret n'est pas de restreindre les importations d'acier, mais de garantir les capacités de surveillance d'Affaires mondiales Canada et de l'industrie, tout en améliorant la qualité des données sur les importations d'acier et le processus de collecte de ces données.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Le présent décret n'est pas lié à un plan de travail ni à un engagement dans un cadre officiel de coopération en matière de réglementation.

Évaluation environnementale stratégique

Selon la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a permis de conclure

result in positive or negative effects on the environment; therefore, a strategic environmental assessment is not required.

Gender-based analysis plus (GBA+)

The Program is designed to help Canadian steel producers make use of timely and quality data. As Canadian steel production is concentrated in Ontario, one could reasonably say that Ontario is disproportionately helped by the Order to re-add ICL items 80 and 81, which will enable the continued administration of the Program.

Otherwise, no other groups are disproportionately impacted.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Global Affairs Canada is responsible for administering the import permits regime under the *Export and Import Permits Act*, including the issuance of import permits.

Global Affairs Canada will provide administrative guidance to importers by issuing a Notice to Importers that will be published on the departmental website.

Contact

Anh Nguyen
Trade and Export Controls Bureau
Global Affairs Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Telephone: 343-203-7031
Email: steel-acier@international.gc.ca

qu'une évaluation environnementale stratégique n'est pas nécessaire puisque le présent décret n'aura pas d'effets positifs ou négatifs sur l'environnement.

Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

Le Programme vise à aider les producteurs canadiens de l'industrie de l'acier à disposer de données de qualité rapidement. La production canadienne d'acier étant concentrée en Ontario, on peut raisonnablement dire que l'Ontario est favorisé de manière disproportionnée par l'ajout des articles 80 et 81 qui permettront d'assurer le maintien du Programme.

Autrement, aucun autre groupe n'est touché de manière disproportionnée.

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

Affaires mondiales Canada est responsable de l'administration du régime des licences d'importation, en vertu de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*, y compris la délivrance des licences d'importation.

Affaires mondiales Canada fournira une orientation administrative aux importateurs en publiant un Avis aux importateurs sur son site Web.

Personne-ressource

Anh Nguyen
Direction générale de la réglementation commerciale et
des contrôles à l'exportation
Affaires mondiales Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Téléphone : 343-203-7031
Courriel : steel-acier@international.gc.ca

Registration
SOR/2020-222 October 6, 2020

RAILWAY SAFETY ACT

P.C. 2020-779 October 2, 2020

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 18(2.1)^a of the *Railway Safety Act*^b, makes the annexed *Passenger Rail Transportation Security Regulations*.

Passenger Rail Transportation Security Regulations

Interpretation

Definitions

1 The following definitions apply in these Regulations.

host company means a railway company that authorizes a passenger company to operate on its railway. (*compagnie hôte*)

passenger company means a company whose operations include the transport of passengers by railway. (*compagnie de transport de voyageurs*)

small passenger company means a passenger company that transported fewer than 60,000 passengers in one of the two previous calendar years. (*petite compagnie*)

train means all the pieces of railway equipment that are joined together and that move as a unit for the transport of passengers. (*rame ferroviaire*)

PART 1

Security Awareness Training

Security awareness training program

2 (1) A passenger company and host company must have a security awareness training program that promotes a culture of vigilance with respect to passenger rail transportation security.

^a S.C. 1999, c. 9, s. 12

^b R.S., c. 32 (4th Suppl.)

Enregistrement
DORS/2020-222 Le 6 octobre 2020

LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

C.P. 2020-779 Le 2 octobre 2020

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 18(2.1)^a de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs*, ci-après.

Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs

Définitions

Définitions

1 Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

compagnie de transport de voyageurs Compagnie dont les activités comprennent le transport ferroviaire de voyageurs. (*passenger company*)

compagnie hôte Compagnie de chemin de fer qui autorise une compagnie de transport de voyageurs à exercer des activités sur son chemin de fer. (*host company*)

petite compagnie Compagnie de transport de voyageurs ayant transporté moins de 60 000 voyageurs au cours de l'une des deux années civiles précédentes. (*small passenger company*)

rame ferroviaire L'ensemble des pièces de matériel ferroviaire qui sont reliées et qui se déplacent ensemble pour le transport de voyageurs. (*train*)

PARTIE 1

Formation visant la sensibilisation à la sûreté

Programme de formation — sensibilisation à la sûreté

2 (1) Chaque compagnie de transport de voyageurs et chaque compagnie hôte sont tenues de disposer d'un programme de formation visant la sensibilisation à la sûreté qui encourage une culture de vigilance à l'égard de la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs.

^a 1999, ch. 9, art. 12

^b L.R., ch. 32 (4^e suppl.)

Program training topics

(2) The security awareness training program must cover the following topics:

- (a)** a description of the main security risks related to passenger rail transportation;
- (b)** any potential threats and other security concerns related to passenger rail transportation and how to recognize them;
- (c)** the actions to be taken to deal with potential threats and other security concerns; and
- (d)** any measures of the passenger company or host company that are designed to enhance passenger rail transportation security.

Prescribed persons

(3) The passenger company or host company must ensure that any person employed by, and any person acting on behalf of, the company and who have any of the following duties relating to the transport of passengers, as well as the direct supervisors of those persons, undergo security awareness training:

- (a)** operating, maintaining or inspecting railway equipment or railway works;
- (b)** controlling the dispatch or movement of railway equipment;
- (c)** ensuring the security of railway equipment and railway works;
- (d)** loading or unloading goods to or from railway equipment;
- (e)** interacting with the public for the purposes of railway transportation; or
- (f)** ensuring compliance with its security processes, including those set out in their security plan.

Provision of training

(4) The passenger company or host company must ensure that security awareness training is provided to the person

- (a)** within 90 days after the day on which this section comes into force, unless the person has received equivalent security awareness training before that day;
- (b)** within 90 days after the day on which the person initially assumed any of the duties referred to in subsection (3) with that company, if the duties were assigned to that person after the day on which this section comes into force; and

Aspects du programme de formation

(2) Le programme de formation visant la sensibilisation à la sûreté porte sur les aspects suivants :

- a)** la description des principaux risques relatifs à la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs;
- b)** les menaces potentielles et autres préoccupations visant la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs et la manière de les reconnaître;
- c)** les interventions requises pour faire face aux menaces potentielles et aux autres préoccupations visant la sûreté;
- d)** les mesures de la compagnie de transport de voyageurs ou de la compagnie hôte qui sont conçues pour renforcer la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs.

Personnes désignées

(3) La compagnie de transport de voyageurs et la compagnie hôte veillent à ce que toute personne qu'elles emploient ou qui agit pour leur compte, ainsi que tout superviseur immédiat d'une telle personne, suivent une formation visant la sensibilisation à la sûreté si la personne exerce les fonctions ci-après relativement au transport de voyageurs :

- a)** exploiter, entretenir ou inspecter du matériel ferroviaire ou des installations ferroviaires;
- b)** contrôler la répartition et les déplacements du matériel ferroviaire;
- c)** assurer la sûreté du matériel ferroviaire et des installations ferroviaires;
- d)** charger des biens sur le matériel ferroviaire ou les en décharger;
- e)** interagir avec les membres du public aux fins du transport ferroviaire;
- f)** assurer le respect des processus de la compagnie visant la sûreté, y compris ceux prévus dans son plan de sûreté.

Formation donnée

(4) La compagnie de transport de voyageurs et la compagnie hôte veillent à ce que la formation visant la sensibilisation à la sûreté soit donnée à la personne :

- a)** dans les quatre-vingt-dix jours suivant la date d'entrée en vigueur du présent article, sauf si la personne a reçu une formation visant la sensibilisation à la sûreté équivalente avant cette date;
- b)** dans les quatre-vingt-dix jours suivant la date où la personne a commencé à exercer les fonctions visées au paragraphe (3) auprès de la compagnie, dans les cas où

(c) on a recurrent basis at least once every three years after the day on which the person completed their previous training, including any equivalent security awareness training received before the day on which this section comes into force.

Supervision

(5) The passenger company or host company must ensure that, until the person undergoes the security awareness training, the person performs their duties under the supervision of a person who has undergone that training.

Training records

(6) The passenger company or host company must ensure that a training record is kept for each person who has undergone security awareness training and that the record

(a) is kept up to date;

(b) includes the person's name and details of their most recent training, including the date, duration and the title of the training, the delivery method and the name of the provider of the training;

(c) includes the title and the date of any previous security awareness training taken by the person; and

(d) is retained for at least two years after the day on which the person ceases to be employed by, or ceases to act on behalf of, the company.

Retention of training materials

(7) The passenger company or host company must ensure that a copy of the most recent awareness training materials is kept.

PART 2

Coordination and Reporting

Rail security coordinator

3 (1) A passenger company and host company must have, at all times, a rail security coordinator or an acting rail security coordinator.

Contact information

(2) The passenger company and host company must provide the Minister with

(a) the name and job title of the rail security coordinator or acting rail security coordinator; and

les fonctions lui ont été assignées après l'entrée en vigueur du présent article;

c) sur une base régulière, au moins une fois tous les trois ans à partir de la date où la personne a terminé la formation précédente ou toute formation visant la sensibilisation à la sûreté équivalente suivie avant la date d'entrée en vigueur du présent article.

Supervision

(5) La compagnie de transport de voyageurs et la compagnie hôte veillent à ce que, jusqu'à ce qu'elle suive la formation visant la sensibilisation à la sûreté, la personne remplisse ses fonctions sous la supervision d'une personne qui a suivi cette formation.

Dossier de formation

(6) Elles veillent à ce que soit tenu pour chaque personne qui a suivi la formation visant la sensibilisation à la sûreté un dossier de formation qui :

a) est tenu à jour;

b) contient le nom de la personne et les détails de la formation suivie la plus récente, notamment la date, la durée, le titre, la méthode utilisée et le nom du prestataire;

c) contient le titre et la date des formations visant la sensibilisation à la sûreté suivies antérieurement par la personne;

d) est conservé au moins deux ans après que la personne cesse d'être employée par la compagnie ou cesse d'agir pour son compte.

Conservation du matériel de formation

(7) Elles veillent à ce qu'une copie du matériel de la formation la plus récente soit conservée.

PARTIE 2

Coordination et rapports

Coordonnateur de la sûreté ferroviaire

3 (1) Chaque compagnie de transport de voyageurs et chaque compagnie hôte sont tenues d'avoir, en tout temps, un coordonnateur de la sûreté ferroviaire ou un coordonnateur de la sûreté ferroviaire par intérim.

Coordonnées

(2) Elles fournissent au ministre :

a) le nom et le titre du poste du coordonnateur de la sûreté ferroviaire ou du coordonnateur de la sûreté ferroviaire par intérim;

(b) the 24-hour contact information for the rail security coordinator or acting rail security coordinator.

Duties — passenger company

(3) The passenger company must ensure that the rail security coordinator or acting rail security coordinator

(a) coordinates security matters within the passenger company;

(b) acts as the principal contact between the passenger company and the Minister with respect to security matters; and

(c) coordinates communications between the passenger company, the host company, law enforcement and emergency response agencies with respect to security matters.

Duties — host company

(4) The host company must ensure that the rail security coordinator or acting rail security coordinator

(a) acts as the principal contact between the host company and the Minister with respect to security matters related to passenger rail transportation on its railway; and

(b) coordinates communications between the host company, passenger companies that operate on its railway, law enforcement and emergency response agencies with respect to security matters related to passenger rail transportation on its railway.

Security Reporting

4 (1) A passenger company or host company must report to the Transport Canada Situation Centre, by any direct means of communication established and communicated by the Centre, any threat or other security concern that results or may result in an unlawful interference with passenger rail transportation. The report must be made as soon as feasible but no later than 24 hours after the occurrence of the threat or other security concern.

Threats and other security concerns

(2) Threats and other security concerns include

(a) any interference with the work of a train crew or service personnel;

(b) any bomb threats, either specific or non-specific;

(c) any report or discovery of a suspicious item;

b) les coordonnées pour le joindre en tout temps.

Fonctions — compagnie de transport de voyageurs

(3) La compagnie de transport de voyageurs veille à ce que le coordonnateur de la sûreté ferroviaire ou le coordonnateur de la sûreté ferroviaire par intérim exerce les fonctions suivantes :

a) assurer la coordination des questions visant la sûreté au sein de la compagnie;

b) servir d'intermédiaire principal entre elle et le ministre à l'égard des questions visant la sûreté;

c) assurer la coordination des communications entre elle, la compagnie hôte et les organismes d'application de la loi et d'intervention d'urgence à l'égard des questions visant la sûreté.

Fonctions — compagnie hôte

(4) La compagnie hôte veille à ce que le coordonnateur de la sûreté ferroviaire ou le coordonnateur de la sûreté ferroviaire par intérim exerce les fonctions suivantes :

a) servir d'intermédiaire principal entre la compagnie et le ministre à l'égard des questions visant la sûreté du transport de voyageurs sur son chemin de fer;

b) assurer la coordination des communications entre la compagnie, les compagnies de transport de voyageurs qui exercent des activités sur son chemin de fer et les organismes d'application de la loi et d'intervention d'urgence à l'égard des questions visant la sûreté du transport de voyageurs sur le chemin de fer.

Rapports sur la sûreté

4 (1) La compagnie de transport de voyageurs ou la compagnie hôte fait rapport au Centre d'intervention de Transports Canada, par tout moyen de communication direct établi et annoncé par celui-ci, de toute menace ou autre préoccupation visant la sûreté qui entraîne ou peut entraîner une atteinte illicite au transport ferroviaire de voyageurs. Le rapport est fait dès que possible, mais au plus tard vingt-quatre heures après que la menace ou autre préoccupation visant la sûreté surgit.

Menaces et autres préoccupations visant la sûreté

(2) Les menaces ou autres préoccupations comprennent, notamment :

a) l'entrave au travail de l'équipage de la rame ferroviaire ou du personnel de service;

b) une alerte à la bombe, qu'elle soit précisée ou non;

c) le signalement ou la découverte d'un objet suspect;

(d) any suspicious activity observed on, inside or near railway equipment or railway works used by that company;

(e) the discovery, seizure or discharge of a weapon, explosive substance or incendiary device on, inside or near railway equipment or railway works used by that company;

(f) any sign of tampering with railway equipment or railway works;

(g) any information relating to the possible surveillance of railway equipment or railway works; and

(h) any suspicious person, circumstance or object that the passenger company or host company considers to be a threat or other security concern.

Information to be provided

(3) The information provided must include, to the extent known, the following:

(a) the passenger company's or host company's name and contact information, including its telephone number and email address;

(b) the name of the person who is making the report on behalf of the passenger company or host company and the person's title and contact information, including their telephone number and email address;

(c) any information that identifies any train that is affected by the threat or other security concern, including its itinerary and line or route position;

(d) any information that identifies any railway equipment or railway works that is affected by the threat or other security concern;

(e) a description of the threat or other security concern, including the date and time that the passenger company or host company became aware of it;

(f) the names of the persons involved in the threat or other security concern, and any other information related to those persons, if the disclosure of those names and that information is permitted; and

(g) the source of any threat information or other security concern, if its disclosure is permitted.

(d) les activités suspectes qui sont observées à bord de matériel ferroviaire ou dans une installation ferroviaire utilisés par la compagnie, sur ceux-ci ou près de ceux-ci;

(e) la découverte, la saisie ou la décharge d'une arme, d'une substance explosive ou d'un engin incendiaire à bord de matériel ferroviaire ou dans une installation ferroviaire utilisés par la compagnie, sur ceux-ci ou près de ceux-ci;

(f) les indices d'altération de matériel ferroviaire ou d'une installation ferroviaire;

(g) tout renseignement relatif à la surveillance possible du matériel ferroviaire ou d'une installation ferroviaire;

(h) les personnes, circonstances ou objets suspects que la compagnie considère comme une menace ou une autre préoccupation.

Renseignements fournis

(3) Le rapport comprend, dans la mesure où ils sont connus, les renseignements suivants :

(a) le nom de la compagnie de transport de voyageurs ou de la compagnie hôte et ses coordonnées, y compris son numéro de téléphone et son adresse électronique;

(b) le nom de la personne qui fait le rapport pour le compte de la compagnie de transport de voyageurs ou de la compagnie hôte, son titre et ses coordonnées, y compris son numéro de téléphone et son adresse électronique;

(c) les renseignements permettant de déterminer quelles rames ferroviaires sont visées par la menace ou l'autre préoccupation visant la sûreté, y compris leur itinéraire et leur position sur la ligne ou le trajet;

(d) les renseignements permettant de déterminer quel est le matériel ferroviaire ou l'installation ferroviaire visés par la menace ou autre préoccupation visant la sûreté;

(e) une description de la menace ou autre préoccupation visant la sûreté, y compris la date et l'heure où la compagnie de transport de voyageurs ou la compagnie hôte en a pris connaissance;

(f) s'il est permis de les indiquer, le nom des personnes impliquées dans la menace ou autre préoccupation visant la sûreté et tout autre renseignement relatif à ces personnes;

(g) s'il est permis de l'indiquer, la source des renseignements sur la menace ou autre préoccupation visant la sûreté.

Follow-up information

(4) The passenger company or host company must provide to the Transport Canada Situation Centre any information referred to in subsection (3) that was not previously reported, as soon as it becomes known.

Avoidance of double reporting — other company

(5) The passenger company or host company is not required to make a report under this section if the same threat or other security concern has been reported by another company under this section.

Provision of information — passenger company

(6) A passenger company that operates on a host company's railway must, as soon as feasible, notify the host company if the passenger company becomes aware of a threat or other security concern that could impact the operations of the host company.

Provision of information — host company

(7) A host company must, as soon as feasible, notify a passenger company that operates on its railway if the host company becomes aware of a threat or other security concern that could impact the operations of the passenger company.

PART 3**Security Inspections****Security inspections**

5 (1) For the purposes of this section, *car* means a piece of railway equipment that is used for passenger rail transportation and includes a baggage car, a dining car, a sleeping car, a lounge car, an observation car, the locomotive and any freight car that can be subjected to a walk-through inspection.

Process

(2) A passenger company must establish and document a process with respect to security inspections, including

- (a) a procedure for conducting security inspections;
- (b) a method for determining whether security has been compromised;
- (c) a method for determining whether additional security inspections are necessary if, having regard to the circumstances, security could be compromised;

Renseignements subséquents

(4) Dès qu'elle en prend connaissance, la compagnie de transport de voyageurs ou la compagnie hôte fournit au Centre d'intervention de Transports Canada tout renseignement visé au paragraphe (3) qui n'a pas déjà été fourni.

Rapport unique — autre compagnie

(5) La compagnie de transport de voyageurs ou la compagnie hôte n'est pas tenue de faire un rapport en application du présent article si la même menace ou autre préoccupation visant la sûreté a fait l'objet d'un rapport de la part d'une autre compagnie en application du présent article.

Transmission d'information — compagnie de transport de voyageurs

(6) La compagnie de transport de voyageurs qui exerce des activités sur le chemin de fer d'une compagnie hôte et qui prend connaissance d'une menace ou autre préoccupation visant la sûreté pouvant avoir une incidence sur les activités de la compagnie hôte en avise celle-ci dès que possible.

Transmission d'information — compagnie hôte

(7) La compagnie hôte dont une compagnie de transport de voyageurs utilise le chemin de fer pour exercer des activités et qui prend connaissance d'une menace ou autre préoccupation visant la sûreté pouvant avoir une incidence sur les activités de la compagnie de transport de voyageurs en avise celle-ci dès que possible.

PARTIE 3**Inspections de sûreté****Inspection de sûreté**

5 (1) Pour l'application du présent article, *voiture* s'entend d'une pièce de matériel ferroviaire utilisée pour le transport ferroviaire de voyageurs et comprend le fourgon à bagages, la voiture-restaurant, la voiture-lits, la voiture-bar, le wagon panoramique, la locomotive et tout wagon de marchandises dans lequel il est possible de faire l'inspection en marchant.

Processus

(2) Chaque compagnie de transport de voyageurs est tenue d'établir et de documenter un processus pour les inspections de sûreté, notamment :

- a) la procédure pour effectuer les inspections de sûreté;
- b) la méthode pour établir si la sûreté a été compromise;
- c) la méthode pour établir si des inspections additionnelles sont nécessaires lorsque, selon les circonstances, la sûreté peut être compromise;

(d) a method for addressing the situation, if security has been compromised, before the train enters into service; and

(e) a method for preventing unauthorized interference with the train after the inspection and until passengers board the train.

Inspection

(3) In order to ensure that there are no security concerns related to passenger rail transportation, a passenger company must ensure that security inspections consist of both a ground-level visual inspection of the exterior of the train and an inspection of the interior of each car and are carried out in accordance with the process set out in subsection (2).

Time of inspection

(4) The passenger company must ensure that a security inspection is carried out before the train enters service for the day. In all cases, the inspection must be carried out before passengers board the train.

Additional inspections

(5) The passenger company must ensure that additional security inspections are carried out after the train enters service for the day, if it is determined, in accordance with the method referred to in paragraph (2)(c), that they are necessary.

Protection of train

(6) When the security inspection is carried out before passengers board the train, the passenger company must ensure that the train is protected from unauthorized interference from the start of the security inspection until passengers board the train.

Signs of tampering, suspicious objects and other things

(7) If signs of tampering or the presence of a suspicious object or any other thing that raises security concerns is discovered during the security inspection, the passenger company must determine whether security has been compromised.

Compromise of security

(8) If it is determined that security has been compromised, the passenger company must ensure the situation is resolved before allowing the train to enter into service.

Records

(9) The passenger company must keep a record of each security inspection and ensure that the record contains the following information:

(a) the time and date of the inspection;

d) la méthode pour remédier à la situation avant la mise en service de la rame ferroviaire, si la sûreté a été compromise;

e) la méthode pour protéger la rame ferroviaire contre les atteintes non autorisées après l'inspection et jusqu'à l'embarquement des voyageurs.

Inspection

(3) Pour s'assurer de l'absence de préoccupations visant la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs, la compagnie de transport de voyageurs veille à ce que soient effectuées conformément au processus visé au paragraphe (2) des inspections de sûreté consistant en une inspection visuelle au sol de l'extérieur de la rame ferroviaire et une inspection de l'intérieur de chaque voiture.

Moment de l'inspection

(4) La compagnie de transport de voyageurs veille à ce que l'inspection de sûreté soit effectuée avant la mise en service de la rame ferroviaire pour la journée, et ce, avant l'embarquement des voyageurs.

Inspections additionnelles

(5) Elle veille à ce que soient effectuées des inspections de sûreté additionnelles après la mise en service de la rame ferroviaire pour la journée s'il est établi, conformément à la méthode visée à l'alinéa (2)c), qu'elles sont nécessaires.

Protection de la rame ferroviaire

(6) Lorsque l'inspection de sûreté est effectuée avant l'embarquement des voyageurs, la compagnie de transport de voyageurs veille à ce que la rame ferroviaire soit protégée contre les atteintes non autorisées du début de l'inspection jusqu'à l'embarquement des voyageurs.

Indices d'altération, objets suspects et autres choses

(7) Si, lors de l'inspection de sûreté, des indices d'altération, un objet suspect ou toute autre chose qui cause une préoccupation en matière de sûreté sont découverts, la compagnie de transport de voyageurs vérifie si la sûreté a été compromise.

Sûreté compromise

(8) Si la sûreté a été compromise, la compagnie de transport de voyageurs veille à ce qu'il soit remédié à la situation avant de permettre la mise en service de la rame ferroviaire.

Registre

(9) La compagnie de transport de voyageurs tient un registre de chaque inspection de sûreté qui contient les renseignements suivants :

a) l'heure et la date de l'inspection;

- (b) the information identifying the train that was inspected;
- (c) the name of the person who conducted the inspection;
- (d) the details of any signs of tampering, suspicious objects or other things that raise security concerns; and
- (e) the measures taken to resolve the situation, if the company determined that security was compromised.

Retention period

(10) The passenger company must retain the record for three years after the day on which the security inspection is conducted.

PART 4

Security Risk Assessment

Security risk assessment

6 (1) A passenger company, other than a small passenger company, must conduct a security risk assessment of its network and operations that are related to passenger rail transportation in Canada that identifies, describes, assesses and prioritizes security risks and that

- (a) is based on the following elements:
 - (i) current security threats, including security threat information received from a federal department or agency and threats or immediate threats identified in an instrument made by an inspector under section 31 of the *Railway Safety Act* or by the Minister under section 33 or 39.1 of that Act;
 - (ii) operations, railway equipment, railway works and other assets that are deemed critical and that most require protection from acts and attempted acts of unlawful interference with passenger rail transportation;
 - (iii) security vulnerabilities, including those identified during daily operations, in security reports made under section 4, during security inspections carried out under section 5 and during security exercises carried out under section 9; and
 - (iv) potential impacts, including a decrease in public safety and security, loss of life, damage to property or the environment, disruption of rail transportation and financial and economic loss;

- b) les renseignements permettant de déterminer quelle rame ferroviaire a fait l'objet de l'inspection;
- c) le nom de la personne qui a mené l'inspection;
- d) les détails concernant tout indice d'altération, objet suspect ou autre chose qui cause une préoccupation en matière de sûreté, le cas échéant;
- e) les mesures prises pour remédier à la situation lorsque la compagnie a conclu que la sûreté a été compromise.

Conservation

(10) La compagnie de transport de voyageurs conserve le registre pendant trois ans après la date de l'inspection de sûreté.

PARTIE 4

Évaluation des risques en matière de sûreté

Évaluation des risques en matière de sûreté

6 (1) La compagnie de transport de voyageurs qui n'est pas une petite compagnie est tenue d'effectuer, à l'égard de son réseau et de ses activités de transport ferroviaire de voyageurs au Canada, une évaluation des risques en matière de sûreté dans laquelle les risques sont relevés, décrits, évalués et classés par ordre de priorité et qui :

- a) est effectuée en fonction des éléments suivants :
 - (i) les menaces actuelles contre la sûreté, à la lumière notamment des renseignements sur les menaces contre la sûreté reçus d'un ministère ou d'un organisme fédéral et des risques ou risques imminents relevés dans un texte pris par un inspecteur au titre de l'article 31 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* ou par le ministre en vertu des articles 33 ou 39.1 de cette loi,
 - (ii) les activités, le matériel ferroviaire, les installations ferroviaires et les autres actifs qui sont jugés critiques et qui requièrent le plus de protection contre les atteintes illicites ou les tentatives d'atteintes illicites au transport ferroviaire des voyageurs,
 - (iii) les éléments vulnérables sur le plan de la sûreté, y compris ceux relevés au cours des activités quotidiennes, dans les rapports sur la sûreté prévus à l'article 4, au cours des inspections de sûreté prévues à l'article 5 et au cours des exercices de sûreté prévus à l'article 9,
 - (iv) les incidences potentielles, y compris toute diminution de la sécurité et de la sûreté publiques,

(b) identifies, for each risk, the likelihood that the risk will occur and the severity of the impact that it could have if it occurs; and

(c) identifies potential safeguards intended to mitigate the risks identified.

Report

(2) The security risk assessment must be documented in a report within 30 days after the day on which the assessment is completed and the report must

(a) indicate the date of completion of the assessment; and

(b) contain all the information referred to in subsection (1).

Subsequent risk assessments

(3) A passenger company, other than a small passenger company, must conduct a new security risk assessment within three years after the date of completion of the current security risk assessment, or any assessment that is carried out before the day on which this section comes into force and that meets the requirements of this section.

Review

(4) A passenger company, other than a small passenger company, must review its security risk assessment within seven days after the day on which

(a) there is a change in circumstances that is likely to adversely affect passenger rail transportation security;

(b) an instrument that identifies a threat or an immediate threat to passenger rail transportation security that is not described in the assessment is made by an inspector under section 31 of the *Railway Safety Act* or by the Minister under section 33 or 39.1 of that Act; or

(c) the company identifies a significant security vulnerability that is not described in the assessment.

Periodic review

(5) A passenger company, other than a small passenger company, must review its security risk assessment at least once every 12 months. A new risk assessment conducted under subsection (3) or a review conducted under subsection (4) is a review for the purposes of this subsection.

toute perte de vies humaines, tout dommage aux biens ou à l'environnement, toute perturbation du transport ferroviaire et toute perte financière et économique;

b) indique, pour chaque risque, la probabilité qu'il se produise et la gravité de ses incidences s'il se produisait;

c) indique toute mesure de protection possible pour atténuer les risques relevés.

Rapport

(2) L'évaluation des risques en matière de sûreté est consignée, au plus tard trente jours après la date à laquelle elle est terminée, dans un rapport qui :

a) indique la date à laquelle elle a été terminée;

b) contient les informations visées au paragraphe (1).

Évaluations des risques subséquentes

(3) La compagnie de transport de voyageurs qui n'est pas une petite compagnie effectue une nouvelle évaluation des risques en matière de sûreté dans les trois années suivant la date à laquelle elle a terminé l'évaluation courante ou toute évaluation conforme aux exigences du présent article effectuée avant la date d'entrée en vigueur de celui-ci.

Révision

(4) Elle révisé l'évaluation des risques en matière de sûreté dans les sept jours suivant la date à laquelle :

a) un changement de circonstances susceptible de compromettre la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs survient;

b) un texte qui relève un risque ou un risque imminent pour la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs qui ne figure pas dans l'évaluation des risques est pris par un inspecteur au titre de l'article 31 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* ou par le ministre en vertu des articles 33 ou 39.1 de cette loi;

c) elle relève un élément vulnérable important sur le plan de la sûreté qui ne figure pas dans l'évaluation des risques.

Révision périodique

(5) La compagnie de transport de voyageurs qui n'est pas une petite compagnie révisé l'évaluation des risques en matière de sûreté au moins une fois tous les douze mois. Une nouvelle évaluation effectuée en application du paragraphe (3) ou une révision effectuée en application du paragraphe (4) sont considérées comme une révision pour l'application du présent paragraphe.

Requirements for review

(6) As part of a review referred to in subsection (4) or (5) — with the exception of a new risk assessment referred to in subsection (5) — a passenger company, other than a small passenger company, must

(a) identify, describe, assess and prioritize any new security risks in accordance with subsection (1); and

(b) document the review in the report on the current security risk assessment, including the date of the review, the reason for the review under subsection (4) or (5) and any new risks that have been identified, their priority level and the potential security safeguards, if applicable.

PART 5**Security Plan****Security plan — objectives**

7 (1) A passenger company, other than a small passenger company, must have and implement a security plan that contains measures to be taken to prevent, detect, mitigate, respond to and recover from acts or attempted acts of unlawful interference with passenger rail transportation.

Strategy

(2) In order to meet the objectives of subsection (1), the security plan must set out

(a) a risk management strategy that addresses the risks prioritized as medium or higher in the company's most recent security risk assessment and all other risks that require remedial action; and

(b) additional safeguards that are intended to mitigate heightened risk conditions in a graduated manner.

Requirements

(3) The security plan must

(a) be in writing;

(b) identify, by job title, a senior manager responsible for the plan's overall development, approval and implementation;

(c) describe the organizational structure, identify the departments that are responsible for implementing the plan or any portion of it and identify each position whose incumbent is responsible for implementing the plan or any portion of it;

Exigences

(6) Dans le cadre d'une révision visée aux paragraphes (4) ou (5), à l'exception d'une nouvelle évaluation visée au paragraphe (5), la compagnie de transport de voyageurs qui n'est pas une petite compagnie est tenue, à la fois :

a) de relever, de décrire, d'évaluer et de classer par ordre de priorité, conformément au paragraphe (1), tout nouveau risque visant la sûreté;

b) de consigner les résultats de la révision dans le rapport sur l'évaluation des risques en matière de sûreté courante, notamment la date de la révision, le motif de la révision faite en application des paragraphes (4) ou (5), les nouveaux risques relevés, leur priorité et les mesures de protection possibles, le cas échéant.

PARTIE 5**Plan de sûreté****Plan de sûreté — objectifs**

7 (1) La compagnie de transport de voyageurs qui n'est pas une petite compagnie est tenue de disposer d'un plan de sûreté et de le mettre en œuvre. Le plan de sûreté prévoit les mesures à prendre pour la prévention, la détection et l'atténuation des atteintes illicites et des tentatives d'atteintes illicites au transport ferroviaire de voyageurs et pour l'intervention et la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d'atteintes.

Stratégie

(2) Pour permettre l'atteinte des objectifs mentionnés au paragraphe (1), le plan de sûreté prévoit :

a) une stratégie de gestion des risques qui traite des risques dont le niveau est classé comme moyen ou plus élevé dans la plus récente évaluation des risques en matière de sûreté, et de tout autre risque qui requiert une mesure corrective;

b) des mesures de protection additionnelles pour atténuer de manière progressive les états de risques accrus.

Exigences

(3) Le plan de sûreté :

a) est établi par écrit;

b) désigne, par le titre de son poste, le cadre supérieur chargé de l'élaboration, de l'approbation et de la mise en œuvre du plan de sûreté de façon générale;

c) présente la structure organisationnelle et indique les services et, par le titre de leur poste, les personnes chargés de la mise en œuvre du plan ou de toute partie de celui-ci;

- (d)** describe the security duties of each identified department and position;
- (e)** set out a process for notifying each person who is responsible for implementing the plan or any portion of it when the plan or that portion of it must be implemented;
- (f)** set out a program for the security awareness training required under section 2 and the components of the security plan training referred to in section 8, including a method to ensure that persons who undergo the security plan training acquire the knowledge and skills required under subsection 8(3);
- (g)** set out a process with respect to security risk assessments required under section 6, including
- (i)** a procedure for conducting security risk assessments, and
 - (ii)** a method for assessing and prioritizing the risk;
- (h)** set out a process with respect to remedial actions that are part of the risk management strategy referred to in subsection (2), including
- (i)** a method for identifying security risks that require remedial action, and
 - (ii)** a method for implementing remedial actions and for evaluating their effectiveness;
- (i)** set out a process for selecting and implementing additional safeguards required under paragraph (2)(b);
- (j)** describe the remedial actions, including their effectiveness in reducing or eliminating the risks, and the additional safeguards that are part of the risk management strategy referred to in subsection (2);
- (k)** set out the process with respect to security inspections referred to in subsection 5(2);
- (l)** set out a process with respect to security exercises referred to in section 9, including procedures for conducting security exercises;
- (m)** set out a process for responding to threats and other security concerns, including procedures for communicating and coordinating with the host company, if applicable;
- (n)** set out a process for reporting threats and other security concerns;
- (o)** set out a process for reviewing the security plan;
- (p)** include the report on the most recent security risk assessment required under section 6; and
- d)** décrit les fonctions relatives à la sûreté de chaque service et de chaque poste indiqué;
- e)** prévoit un processus pour aviser chaque personne chargée de la mise en œuvre du plan ou de toute partie de celui-ci lorsque le plan ou la partie doit être mis en œuvre;
- f)** prévoit le programme de formation visant la sensibilisation à la sûreté prévu à l'article 2 et les modalités de la formation sur le plan de sûreté prévue à l'article 8, y compris une méthode permettant aux personnes qui suivent la formation sur le plan de sûreté d'acquérir les connaissances et les compétences visées au paragraphe 8(3);
- g)** prévoit un processus pour l'évaluation des risques en matière de sûreté prévue à l'article 6, notamment :
- (i)** la procédure pour effectuer cette évaluation,
 - (ii)** la méthode pour évaluer les risques et les classer par ordre de priorité;
- h)** prévoit un processus pour les mesures correctives qui font partie de la stratégie de gestion des risques prévue au paragraphe (2), notamment :
- (i)** la méthode pour relever les risques en matière de sûreté qui requièrent une mesure corrective,
 - (ii)** la méthode pour la mise en œuvre des mesures correctives et l'évaluation de leur efficacité;
- i)** prévoit un processus de sélection et de mise en œuvre des mesures de protection additionnelles prévues à l'alinéa (2)b);
- j)** décrit les mesures correctives, en précisant notamment leur efficacité à l'égard de l'élimination ou de la réduction des risques, et les mesures de protection additionnelles qui font partie de la stratégie de gestion des risques prévue au paragraphe (2);
- k)** prévoit le processus pour les inspections de sûreté visé au paragraphe 5(2);
- l)** prévoit un processus pour les exercices de sûreté prévus à l'article 9, notamment la procédure pour effectuer ces exercices;
- m)** prévoit un processus pour intervenir en cas de menaces et autres préoccupations visant la sûreté, notamment des procédures de communication et de coordination avec la compagnie hôte, le cas échéant;
- n)** prévoit un processus pour signaler les menaces et autres préoccupations visant la sûreté;
- o)** prévoit un processus pour la révision du plan de sûreté;

(q) set out a policy on limiting access to security-sensitive information and set out measures for the sharing, storing and destruction of that information.

Implementation — remedial actions and safeguards

(4) A passenger company, other than a small passenger company, must implement the remedial actions and additional safeguards referred to in subsection (2), in accordance with the security plan.

Timelines — remedial actions

(5) A passenger company, other than a small passenger company, must establish timelines for implementing each remedial action and for evaluating its effectiveness in reducing or eliminating the risks.

Effectiveness — remedial actions

(6) A passenger company, other than a small passenger company, must evaluate the effectiveness of each remedial action that has been implemented in reducing or eliminating the risks.

New remedial action

(7) If the remedial action is not effective in reducing or eliminating some of the risks, the passenger company must identify additional remedial actions or a new remedial action to address those risks.

Security plan management

(8) A passenger company, other than a small passenger company, must

(a) make available to each person who is responsible for implementing the security plan the portions of the security plan that are relevant to the duties of that person;

(b) review the security plan at least once every 12 months after the day on which this section comes into force;

(c) amend the security plan if it does not reflect the most recent security risk assessment;

(d) amend the security plan if deficiencies that could adversely impact the security of passenger rail transportation are identified in the security plan, including those identified during the security exercises;

(e) conduct a comprehensive review of the security plan within three years after the day on which this section comes into force and subsequently within three years from the date of completion of the last comprehensive review;

p) inclut le rapport de la plus récente évaluation des risques visant la sûreté prévue à l'article 6;

q) prévoit une politique pour restreindre l'accès aux renseignements sensibles sur le plan de la sûreté et des mesures pour leur communication, leur conservation et leur destruction.

Mise en œuvre — mesures

(4) La compagnie de transport de voyageurs qui n'est pas une petite compagnie met en œuvre, conformément au plan de sûreté, les mesures correctives et les mesures de protection additionnelles visées au paragraphe (2).

Échéancier — mesures

(5) Elle établit l'échéancier pour la mise en œuvre de chaque mesure corrective et pour l'évaluation de l'efficacité de celle-ci à l'égard de l'élimination ou de la réduction des risques.

Efficacité — mesures

(6) Elle évalue l'efficacité de chaque mesure corrective qui a été mise en œuvre à l'égard de l'élimination ou de la réduction des risques.

Nouvelle mesure corrective

(7) Si la mesure corrective ne permet pas d'éliminer ou de réduire certains risques, la compagnie de transport de voyageurs qui n'est pas une petite compagnie détermine, pour ces risques, les mesures correctives additionnelles ou la nouvelle mesure corrective.

Gestion du plan de sûreté

(8) La compagnie de transport de voyageurs qui n'est pas une petite compagnie :

a) met à la disposition de chaque personne chargée de la mise en œuvre du plan de sûreté les parties de celui-ci qui se rapportent aux fonctions de cette personne;

b) révisé le plan de sûreté au moins une fois tous les douze mois à partir de la date d'entrée en vigueur du présent article;

c) le modifie s'il ne correspond pas à l'évaluation des risques en matière de sûreté la plus récente;

d) le modifie si des lacunes pouvant mettre en péril la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs sont relevées dans le plan de sûreté, notamment celles relevées lors des exercices de sûreté;

e) procède à la révision approfondie du plan de sûreté dans les trois années suivant la date d'entrée en vigueur du présent article et, par la suite, dans les trois années suivant la date à laquelle la dernière révision approfondie a été terminée;

(f) notify the persons referred to in paragraph (a) of any amendments to the relevant portions of the security plan; and

(g) provide a copy of the security plan to the Minister within 30 days after the day on which this section comes into force or after a comprehensive review is conducted under subsection (e), and a copy of the amended portions of the security plan within 30 days after an amendment is made under paragraph (c) or (d).

Security plan training

8 (1) A passenger company, other than a small passenger company, must ensure that the following persons employed by, or acting on behalf of, the company undergo training on the components of the security plan referred to in paragraphs 7(3)(c) to (e), (g), (m), (n) and (q), and any other components that are relevant to the person's duties:

(a) persons responsible for the development and implementation of the plan or any portion of it; and

(b) any other person with duties referred to in paragraph 7(3)(d) and for whom the training is considered necessary to ensure the effective implementation of the security plan.

Provision of training

(2) A passenger company, other than a small passenger company, must ensure that the training is provided to those persons

(a) within 90 days after the day on which this section comes into force, unless those persons have received equivalent training on the security plan before that day;

(b) within 90 days after the day on which those persons initially assume the duties referred to in subsection (1), if their duties are assigned after the day on which this section comes into force; and

(c) on a recurrent basis at least once every three years after the day on which those persons completed their previous training, including any equivalent training on the security plan received before the day on which this section comes into force.

Knowledge and skills

(3) A passenger company, other than a small passenger company, must ensure that persons, on completion of the training, have acquired the knowledge and skills required to carry out the duties referred to in subsection (1).

f) avise les personnes visées à l'alinéa a) de toute modification apportée aux parties pertinentes du plan de sûreté;

g) transmet une copie du plan de sûreté au ministre dans les trente jours suivant la date d'entrée en vigueur du présent article ou une révision approfondie effectuée en application de l'alinéa e) et une copie des parties modifiées du plan de sûreté dans les trente jours suivant une modification en application des alinéas c) ou d).

Formation sur le plan de sûreté

8 (1) La compagnie de transport de voyageurs qui n'est pas une petite compagnie veille à ce que toute personne visée ci-après qu'elle emploie ou qui agit pour son compte suive une formation sur les parties du plan de sûreté visées aux alinéas 7(3)c) à e), g), m), n) et q) et toute autre partie qui se rapporte aux fonctions de la personne :

a) toute personne chargée de l'élaboration et de la mise en œuvre du plan ou d'une partie de celui-ci;

b) toute autre personne exerçant des fonctions visées à l'alinéa 7(3)d), pour lesquelles la formation est jugée nécessaire pour assurer la mise en œuvre efficace du plan.

Formation donnée

(2) Elle veille à ce que la formation soit donnée à la personne :

a) dans les quatre-vingt-dix jours suivant la date d'entrée en vigueur du présent article, sauf si la personne a reçu une formation sur le plan de sûreté équivalente avant cette date;

b) dans les quatre-vingt-dix jours suivant la date où la personne a commencé à exercer les fonctions visées au paragraphe (1), dans les cas où ces fonctions lui ont été assignées après l'entrée en vigueur du présent article;

c) sur une base régulière, au moins une fois tous les trois ans à partir de la date où la personne a terminé la formation précédente ou toute formation sur le plan de sûreté équivalente suivie avant la date d'entrée en vigueur du présent article.

Connaissances et compétences

(3) Elle veille à ce que les personnes qui suivent la formation acquièrent, dans le cadre de celle-ci, les connaissances et les compétences requises pour exercer les fonctions visées au paragraphe (1).

Supervision

(4) A passenger company, other than a small passenger company, must ensure that, until those persons complete the training, they perform their duties under the close supervision of a person who has completed the training on the overall security plan.

Training on amended plan

(5) A passenger company, other than a small passenger company, that amends its security plan in a way that significantly affects the security duties of a person referred to in subsection (1) must ensure that, within 30 days after the day on which the amendments are implemented, the person is provided with training on the amendments.

Training records

(6) A passenger company, other than a small passenger company, must keep a training record for each person who has undergone the security plan training and must ensure that the record

(a) is kept up to date;

(b) contains the person's name and details of the most recent training they received under subsections (1) and (5), including the date, duration and title of the training and the components of the security plan that were covered;

(c) contains the title and the date of any previous security plan training taken by the person; and

(d) is retained for at least two years after the day on which the person ceases to be employed by, or ceases to act on behalf of, that company.

Retention of training materials

(7) A passenger company, other than a small passenger company, must ensure that a copy of the most recent training materials is kept.

PART 6**Security Exercises****Operations-based security exercise**

9 (1) A passenger company, other than a small passenger company, must carry out, at least once every five years after the day on which section 7 comes into force or, in the case of a passenger company created after the day on which section 7 comes into force, within five years after the day of its creation, an operations-based security exercise that is designed to address acts or attempted acts of

Supervision

(4) La compagnie de transport de voyageurs qui n'est pas une petite compagnie veille à ce que, jusqu'à ce qu'elle termine la formation, la personne exerce ses fonctions sous la surveillance étroite d'une personne qui a terminé la formation sur l'ensemble du plan de sûreté.

Formation relative au plan modifié

(5) Si elle modifie le plan de sûreté d'une manière qui a une incidence importante sur les fonctions relatives à la sûreté assignées à l'une ou l'autre des personnes visées au paragraphe (1), la compagnie de transport de voyageurs qui n'est pas une petite compagnie veille à ce qu'une formation sur les modifications soit donnée à la personne dans les trente jours suivant la mise en œuvre de celles-ci.

Dossier de formation

(6) La compagnie de transport de voyageurs qui n'est pas une petite compagnie tient, pour chaque personne qui a suivi la formation sur le plan de sûreté, un dossier de formation qui :

a) est tenu à jour;

b) contient le nom de la personne et les détails de la formation la plus récente suivie au titre des paragraphes (1) ou (5), notamment la date, la durée, le titre et les parties du plan de sûreté abordées;

c) contient le titre et la date des formations sur le plan de sûreté suivies antérieurement par la personne;

d) est conservé au moins deux ans après que la personne cesse d'être employée par la compagnie ou cesse d'agir pour son compte.

Conservation du matériel de formation

(7) Elle veille à ce qu'une copie du matériel de la formation la plus récente soit conservée.

PARTIE 6**Exercices de sûreté****Exercice de sûreté fondé sur les activités**

9 (1) La compagnie de transport de voyageurs qui n'est pas une petite compagnie tient, au moins une fois tous les cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur de l'article 7 ou, dans le cas d'une compagnie de transport de voyageurs créée après cette date, dans les cinq ans suivant la date de sa création, un exercice de sûreté fondé sur les activités visant à faire face aux atteintes illicites ou aux tentatives

unlawful interference with passenger rail transportation and that tests

(a) the effectiveness of the security plan and its implementation with respect to

(i) the elements of the risk management strategy that are relevant to the scenario selected for the exercise,

(ii) the additional safeguards set out in the security plan that are relevant to the scenario selected for the exercise, and

(iii) the process for responding to threats and other security concerns; and

(b) the proficiency of persons in performing security duties that are relevant to the scenario selected for the exercise.

Deemed — security exercises

(2) The implementation of safeguards in response to a heightened risk condition may be considered an operations-based security exercise if it tests

(a) the effectiveness of the security plan and its implementation with respect to

(i) the elements of the risk management strategy that are relevant to the heightened risk condition,

(ii) the additional security safeguards set out in the security plan that are relevant to the heightened risk condition, and

(iii) the process for responding to the heightened risk condition; and

(b) the proficiency of persons in performing security duties that are relevant to responding to the heightened risk condition.

Notice

(3) A passenger company, other than a small passenger company, must give the Minister 45 days' notice of any operations-based security exercise that it plans to carry out.

Discussion-based security exercise

(4) A passenger company, other than a small passenger company, must carry out a discussion-based security exercise at least once every year after the day on which section 7 comes into force or, in the case of a passenger company created after the day on which section 7 comes into force, from the day of its creation, in order to address

d'atteintes illicites au transport ferroviaire de voyageurs et qui permet de mettre à l'essai à la fois :

a) l'efficacité du plan de sûreté et de sa mise en œuvre en ce qui a trait :

(i) aux éléments de la stratégie de gestion des risques qui sont pertinents en ce qui concerne le scénario choisi pour l'exercice,

(ii) aux mesures de protection additionnelles prévues dans le plan de sûreté qui sont pertinentes en ce qui touche ce scénario,

(iii) au processus d'intervention en cas de menace ou autre préoccupation visant la sûreté;

b) la compétence de toute personne à l'égard de l'exécution des fonctions relatives à la sûreté qui sont pertinentes en ce qui touche le scénario choisi pour l'exercice.

Assimilation — exercice de sûreté

(2) La mise en œuvre de mesures de protection, dans le cas où elle vise à faire face à un état de risque accru, peut être considérée comme un exercice de sûreté fondé sur les activités si elle permet de mettre à l'essai, à la fois :

a) l'efficacité du plan de sûreté et de sa mise en œuvre en ce qui a trait :

(i) aux éléments de la stratégie de gestion des risques qui sont pertinents en ce qui touche l'état de risque accru,

(ii) aux mesures de protection additionnelles prévues dans le plan qui sont pertinentes en ce qui touche l'état de risque accru,

(iii) au processus d'intervention en cas d'état de risque accru;

b) la compétence de toute personne à l'égard de l'exécution des fonctions relatives à la sûreté qui sont pertinentes en ce qui touche l'état de risque accru.

Avis

(3) La compagnie de transport de voyageurs qui n'est pas une petite compagnie donne au ministre un préavis de quarante-cinq jours avant tout exercice de sûreté fondé sur les activités qu'elle prévoit tenir.

Exercice de sûreté fondé sur les discussions

(4) Elle tient, au moins une fois tous les ans après la date d'entrée en vigueur de l'article 7 ou, dans le cas d'une compagnie de transport de voyageurs créée après cette date, à partir de la date de sa création, un exercice de sûreté fondé sur les discussions visant à faire face aux atteintes illicites ou aux tentatives d'atteintes illicites au transport

acts or attempted acts of unlawful interference with passenger rail transportation and that tests the effectiveness of the security plan with respect to

- (a)** the elements of the risk management strategy that are relevant to the scenario selected for the exercise;
- (b)** the additional safeguards set out in the security plan that are relevant to the scenario selected for the exercise; and
- (c)** the process for responding to security threats or other security concerns.

Notice

(5) A passenger company, other than a small passenger company, must give the Minister 45 days' notice of any discussion-based security exercise that it plans to carry out.

Deemed

(6) An operations-based security exercise carried out under subsection (1) or referred to in subsection (2) is considered to be a discussion-based security exercise.

Participants

(7) A passenger company, other than a small passenger company, must ensure, to the extent possible, that persons with security duties that are relevant to the scenario selected for the exercise participate in the exercise referred to in subsection (1) or (4). In addition, the company must invite host companies and law enforcement and emergency response agencies to participate in the exercise, if their participation is relevant to the scenario.

Records

(8) A passenger company, other than a small passenger company, must create a record of each exercise carried out under subsections (1), (2) and (4) within 30 days after the date of the exercise and must ensure that the record contains the following information:

- (a)** the date of the exercise;
- (b)** the names of participants;
- (c)** a list of the companies and agencies that were invited;
- (d)** a description of the exercise scenario or, in the case of the exercise referred to in subsection (2), a description of the heightened risk condition;
- (e)** a description of the results of the exercise with respect to the elements tested in accordance with subsection (1), (2) or (4), as applicable; and

ferroviaire de voyageurs et qui permet de mettre à l'essai l'efficacité du plan de sûreté en ce qui a trait :

- a)** aux éléments de la stratégie de gestion des risques qui sont pertinents en ce qui touche le scénario choisi pour l'exercice;
- b)** aux mesures de protection additionnelles prévues dans le plan de sûreté qui sont pertinentes en ce qui touche ce scénario;
- c)** au processus d'intervention en cas de menace ou autre préoccupation visant la sûreté.

Avis

(5) Elle donne au ministre un préavis de quarante-cinq jours avant tout exercice de sûreté fondé sur les discussions qu'elle prévoit tenir.

Assimilation

(6) L'exercice de sûreté fondé sur les activités tenues en application du paragraphe (1) ou visé au paragraphe (2) est considéré comme un exercice de sûreté fondé sur les discussions.

Participants

(7) La compagnie de transport de voyageurs qui n'est pas une petite compagnie veille, dans la mesure du possible, à ce que les personnes exerçant des fonctions relatives à la sûreté qui sont pertinentes en ce qui touche le scénario choisi pour l'exercice participent à l'exercice de sûreté visé aux paragraphes (1) ou (4). De plus, elle invite les compagnies hôtes et les organismes d'application de la loi et d'intervention d'urgence à participer à l'exercice si leur participation est pertinente en ce qui touche le scénario.

Registre

(8) Elle établit un registre de chaque exercice de sûreté visé aux paragraphes (1), (2) et (4) dans un délai de trente jours après la date de l'exercice et veille à ce qu'il contienne :

- a)** la date de l'exercice;
- b)** le nom des participants;
- c)** la liste des compagnies et organismes qui ont été invités;
- d)** une description du scénario de l'exercice ou, dans le cas de l'exercice visé au paragraphe (2), de l'état de risque accru;
- e)** une description des résultats de l'exercice relativement aux aspects mis à l'essai aux termes des paragraphes (1), (2) ou (4), selon le cas;

(f) a description of potential actions to address deficiencies that were identified during the exercise and that could adversely impact the security of passenger rail transportation.

Retention period

(9) A passenger company, other than a small passenger company, must ensure the record of each exercise is retained for three years after the date of the exercise.

Actions

(10) A passenger company, other than a small passenger company, must implement any action to address deficiencies that were identified during the exercise and that could adversely impact the security of passenger rail transportation.

Coming into Force

Registration

10 (1) Subject to subsections (2) to (4), these Regulations come into force on the day on which they are registered.

Three months after registration

(2) Sections 2 and 5 come into force on the day that, in the third month after the month in which these Regulations are registered, has the same calendar number as the day on which they are registered or, if that third month has no day with that number, the last day of that third month.

Nine months after registration

(3) Sections 6 and 7 come into force on the day that, in the ninth month after the month in which these Regulations are registered, has the same calendar number as the day on which they are registered or, if that ninth month has no day with that number, the last day of that ninth month.

Fifteen months after registration

(4) Sections 8 and 9 come into force on the day that, in the fifteenth month after the month in which these Regulations are registered, has the same calendar number as the day on which they are registered or, if that fifteenth month has no day with that number, the last day of that fifteenth month.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: Passenger rail systems are important to the economic and social well-being of Canadians, and the

f) une description de toute mesure potentielle permettant de combler les lacunes relevées lors de l'exercice qui peuvent mettre en péril la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs.

Conservation

(9) La compagnie de transport de voyageurs qui n'est pas une petite compagnie veille à ce que le registre de chaque exercice soit conservé pendant trois ans après la date de celui-ci.

Mesures

(10) Elle met en œuvre toute mesure permettant de combler les lacunes relevées lors de l'exercice qui peuvent mettre en péril la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs.

Entrée en vigueur

Enregistrement

10 (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

Trois mois après l'enregistrement

(2) Les articles 2 et 5 entrent en vigueur le jour qui, dans le troisième mois suivant le mois de l'enregistrement du présent règlement, porte le même quantième que le jour de son enregistrement ou, à défaut de quantième identique, le dernier jour de ce troisième mois.

Neuf mois après l'enregistrement

(3) Les articles 6 et 7 entrent en vigueur le jour qui, dans le neuvième mois suivant le mois de l'enregistrement du présent règlement, porte le même quantième que le jour de son enregistrement ou, à défaut de quantième identique, le dernier jour de ce neuvième mois.

Quinze mois après l'enregistrement

(4) Les articles 8 et 9 entrent en vigueur le jour qui, dans le quinzième mois suivant le mois de l'enregistrement du présent règlement, porte le même quantième que le jour de son enregistrement ou, à défaut de quantième identique, le dernier jour de ce quinzième mois.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Résumé

Enjeux : Le secteur des réseaux ferroviaires voyageurs est important pour le bien-être économique et social

extensive and accessible nature of these systems makes them vulnerable to unlawful interference. Attempts have been made to target passenger rail transportation in Canada and the United States (U.S.), and attacks in Spain, the United Kingdom, Russia, China and Belgium have resulted in significant loss of life and property damage. Regulatory intervention is necessary to ensure that passenger railway companies address the risk of potential attacks.

Description: The *Passenger Rail Transportation Security Regulations* (the Regulations) will require passenger railway and host companies¹ to effectively manage their security risks by implementing risk-based security practices, including security awareness training, security risk assessments, security plans, security plan training, designation of a rail security coordinator, security inspections, security exercises and security incident reporting.

Rationale: The Regulations will require that passenger railway and host companies engage in security planning processes and risk management activities that will increase the likelihood that potential security incidents will be detected and prevented, and the consequences of such incidents will be mitigated. The Regulations are expected to result in total costs of \$9,660,944 over 10 years for passenger railway and host companies under federal jurisdiction as well as for the Government of Canada.

To recognize the different operating environments and risk profiles, the Regulations will have fewer compliance requirements for small passenger railway companies, which will yield significant savings for these operators — roughly \$156,000 over a 10-year time frame.

Issues

The passenger rail sector has unique security vulnerabilities due to its inherent open design and extensive

¹ A host company is a railway company that authorizes a passenger company to operate on its railway.

des Canadiens. Il comporte cependant des vulnérabilités uniques en matière de sûreté en raison de sa conception ouverte et de ses vastes réseaux. Des attaques ciblant le transport ferroviaire de voyageurs ont été perpétrées en Espagne, au Royaume-Uni, en Russie, en Chine et en Belgique, entraînant un nombre important de pertes de vies humaines et de dommages matériels. Des tentatives d'attaque de même nature ont été commises au Canada et aux États-Unis. Une intervention réglementaire est requise pour faire en sorte que les compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs prennent les mesures nécessaires afin de gérer le risque d'attaques potentielles.

Description : Le *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs* (le Règlement), prévoit que les compagnies hôtes¹ et les compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs seront responsables de gérer le risque pour la sécurité de manière efficace en mettant en œuvre des pratiques de sûreté axées sur les risques, notamment en offrant de la formation sur la sensibilisation à la sûreté, en procédant à des évaluations des risques pour la sûreté, en mettant en place des plans de sûreté ainsi que la formation sur lesdits plans, en désignant un coordonnateur de la sûreté ferroviaire, en procédant à des inspections de sûreté et à des exercices de sûreté et en produisant des rapports sur les incidents de sûreté.

Justification : Aux termes du Règlement, les compagnies hôtes et les compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs seront tenues de participer aux processus de planification de la sûreté et aux activités de gestion des risques qui seraient susceptibles d'accroître la détection et la prévention d'incidents de sûreté et d'atténuer les conséquences de ces incidents. Sur 10 ans, il est estimé que le Règlement entraînera des coûts totaux de l'ordre de 9 660 944 \$ pour les compagnies hôtes et les compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs sous réglementation fédérale ainsi que pour le gouvernement du Canada.

Pour tenir compte des différents environnements d'exploitation et profils de risque, le Règlement imposera un nombre inférieur d'exigences en matière de conformité aux petites compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs afin de leur permettre de réaliser d'importantes économies, soit environ 156 000 \$ sur une période de 10 ans.

Enjeux

Le secteur des services ferroviaires voyageurs comporte des vulnérabilités uniques en matière de sûreté en raison

¹ Une compagnie hôte est une compagnie de chemin de fer qui autorise une compagnie de chemin de fer offrant des services voyageurs à utiliser ses voies ferrées.

networks. The current approach to managing security risks, through a voluntary Memorandum of Understanding (MOU) on Railway Security, is similar to the Regulations; however, the MOU only targets rail transportation in general, and does not specifically address the risks related to passenger rail operations. Furthermore, some federally regulated passenger railway companies are not currently participating in the MOU given that membership and compliance with the MOU is voluntary. Therefore, regulations are necessary to ensure that the passenger rail sector implements measures to address security risks.

Background

Passenger rail systems are important to the economic and social well-being of Canadians. A number of passenger railway companies operate in Canada, with three categories of rail service that vary in network size, geographic location and passenger numbers: intercity passenger rail, urban transit (including commuter, light rail and subway), and tourist rail, some of which are seasonal. As of 2019, there were 16 passenger railway companies under federal jurisdiction and 7 federal freight railway companies that host passenger railway companies on their networks. These include the major intercity railways and some transit and tourist passenger railways when they operate on federally regulated railway lines.

Passenger rail systems typically operate on a vast, open network with multiple public access points. In some cases, these systems connect to multimodal stations, operate on and are adjacent to freight rail networks transporting dangerous goods in major urban centres, and move millions of passengers daily. These characteristics make passenger rail systems vulnerable to security incidents, which could result in significant harm to both people and property.

Although there is no specific security threat to passenger rail systems in Canada at this time, security assessments conducted by the Government of Canada indicate that improvements can be made to passenger rail systems to protect against unlawful interference. As well, international events in which there have been attacks on rail

de sa conception ouverte et de ses vastes réseaux. L'approche actuelle de gestion des risques pour la sûreté, par le biais d'un protocole d'entente (PE) volontaire sur la sûreté ferroviaire, est semblable au Règlement; cependant, le PE ne vise que le transport ferroviaire de manière globale et ne met pas expressément l'accent sur les risques liés aux activités ferroviaires voyageurs. En outre, certaines compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs sous réglementation fédérale ne participent actuellement pas au PE et la conformité au PE est volontaire. Par conséquent, il est nécessaire d'établir des règlements pour que le secteur du transport ferroviaire de voyageurs mette en œuvre des mesures pour mitiger les risques liés à la sûreté.

Contexte

Les réseaux ferroviaires voyageurs sont importants pour le bien-être économique et social des Canadiens. Un certain nombre de compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs exercent leurs activités au Canada et ces dernières sont classées selon les trois catégories de services ferroviaires suivantes établies en fonction de la taille du réseau, de l'emplacement géographique et du nombre de voyageurs : les services ferroviaires voyageurs interurbains, les services de transport en commun urbain (y compris le train de banlieue, le train léger sur rail et le métro) et les services ferroviaires touristiques, dont certains sont saisonniers. En 2019, il y avait 16 compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs sous réglementation fédérale et 7 compagnies de chemin de fer fédérales assurant le transport de marchandises qui accueilleraient des compagnies de chemin de fer sur leurs voies ferrées. Celles-ci comprennent les principaux chemins de fer interurbains et certains chemins de fer de transport en commun et de tourisme pour passagers lorsqu'ils opèrent sur des lignes de chemin de fer de réglementation fédérale.

Les services ferroviaires voyageurs sont habituellement offerts dans un vaste réseau ouvert comportant plusieurs points d'accès publics. Dans certains cas, ces services permettent de transporter des millions de voyageurs chaque jour, sont reliés à des gares multimodales, et sont fournis à l'intérieur ou à proximité de réseaux de transport ferroviaire de marchandises à partir desquels des marchandises dangereuses sont transportées vers de grands centres urbains. Ces caractéristiques rendent les réseaux ferroviaires voyageurs vulnérables aux incidents de sûreté qui pourraient entraîner des préjudices graves pour les personnes et endommager sérieusement la propriété.

Bien que les services ferroviaires voyageurs au Canada ne fassent actuellement pas l'objet de menaces particulières pour la sûreté, des évaluations de la sûreté effectuées par le gouvernement du Canada indiquent que des améliorations peuvent être apportées aux réseaux ferroviaires voyageurs pour les protéger contre des atteintes illicites.

systems have underscored the need for enhanced security precautions.

To date, Transport Canada (TC) and the rail industry have been working together through a voluntary framework to strengthen rail security, in part through a Memorandum of Understanding with the Railway Association of Canada (the “TC-RAC MOU on Railway Security” or the “MOU”) and its member signatories.² The MOU outlines security components such as the development of security plans, conducting exercises, training and awareness, record keeping and reporting security incidents to TC’s Situation Centre.³

The United States implemented basic passenger rail security regulations following the terrorist attacks on September 11, 2001, with requirements that passenger railroad carriers report potential threats and significant security concerns to the government⁴ and designate a rail security coordinator who serves as the primary security contact with the U.S. Transportation Security Administration (TSA), and coordinates “security practices and procedures with appropriate law enforcement and emergency response agencies.”⁵ In 2020, the TSA introduced new requirements that mandate security training for surface transportation employees including passenger rail personnel.⁶

En outre, les événements internationaux dans lesquels il y a eu des attaques contre les systèmes ferroviaires ont mis en évidence la nécessité de renforcer les mesures de sûreté.

Jusqu’à présent, Transports Canada (TC) et l’industrie du transport ferroviaire ont collaboré au moyen d’une approche volontaire visant à renforcer la sûreté ferroviaire, en partie grâce à un protocole d’entente avec l’Association des chemins de fer du Canada (le « PE entre TC et l’ACFC sur la sûreté ferroviaire » ou le « PE ») et ses membres signataires². Le PE comprend des volets liés à la sûreté, comme l’élaboration de plans de sûreté, la réalisation d’exercices de sûreté, la formation et la sensibilisation, la tenue de registres de sûreté ainsi que le signalement d’incidents de sûreté au Centre d’intervention de TC³.

Les États-Unis ont mis en œuvre des règlements de base sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs à la suite des attaques terroristes survenues le 11 septembre 2001. Ces règlements prévoient des exigences selon lesquelles les transporteurs ferroviaires de voyageurs doivent déclarer les menaces potentielles et les préoccupations de sûreté importantes au gouvernement⁴ et désigner un coordonnateur de la sûreté ferroviaire qui agit en tant que personne-ressource principale relativement aux questions de sûreté auprès de la Transportation Security Administration (TSA) des États-Unis, et qui coordonne « les pratiques et les procédures de sûreté avec les organismes d’application de la loi et d’intervention d’urgence appropriés » [traduction libre]⁵. En 2020, la TSA a introduit de nouvelles exigences qui imposent une formation à la sûreté pour les employés du transport terrestre, y compris le personnel ferroviaire voyageurs⁶.

² Under the MOU, operators develop and implement appropriate security practices, based on identified risks. TC works with MOU signatories and conducts oversight and monitoring activities to help industry meet the terms and conditions of the MOU and promote a more secure rail transportation system.

³ When transportation emergencies and disasters occur, Canadians depend on TC, the transportation industry, and the federal government to provide essential services. The national Transport Canada Situation Centre (TCSC) is the Department’s 24/7 reporting hub for stakeholders and industry (Marine, Surface, and Aviation) as part of various regulatory requirements for transportation safety and security. As required through the Federal Emergency Response Plan (FERP), the TCSC is the coordinating body for TC’s emergency response function to emergencies and disasters, ensuring timely information sharing for safety and security issues with key partners internal and external to TC. Regional centres are located in Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, and Vancouver.

⁴ 49 C.F.R. §1580.203

⁵ 49 C.F.R. §1580.201

⁶ 49 C.F.R. §1582

² Dans le cadre du PE, les exploitants élaborent et mettent en œuvre des pratiques de sûreté adéquates en tenant compte des risques cernés. TC collabore avec les signataires du PE et mène des activités de surveillance et de contrôle afin d’aider l’industrie à respecter les modalités du PE et de promouvoir un réseau de transport ferroviaire plus sûr.

³ Lorsque des urgences et des catastrophes surviennent, les Canadiens comptent sur TC, l’industrie du transport et le gouvernement fédéral pour assurer la prestation de services essentiels. Le Centre d’intervention national de Transports Canada (CITC), qui est en service 24 heures par jour, sept jours par semaine, est le centre de signalement du Ministère pour les intervenants et l’industrie (transport maritime, ferroviaire et aérien), dans le cadre de diverses exigences réglementaires en matière de sécurité et de sûreté des transports. Comme l’exige le Plan fédéral d’intervention d’urgence (PFIU), le CITC est l’organisme de coordination de la fonction d’intervention de TC en cas d’urgence et de catastrophe, qui veille à ce que les renseignements soient communiqués rapidement aux principaux partenaires internes et externes de TC en ce qui concerne les questions de sécurité et de sûreté. Les centres régionaux sont situés à Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg et Vancouver.

⁴ 49 C.F.R. §1580.203

⁵ 49 C.F.R. §1580.201

⁶ 49 C.F.R. §1582

Objective

The objectives of the Regulations are to

- support the Government of Canada’s overall mission to promote a safe, secure, efficient and environmentally responsible transportation system;
- increase the likelihood that attempted security-related interference with passenger rail transportation is detected and prevented; and
- mitigate the impacts of acts or attempted acts of security-related interference.

Description

The Regulations will address passenger rail system risks using a management-based approach that will require passenger and host railway companies to implement security processes to effectively manage their identified security risks. This approach will allow railway companies the flexibility to adopt security practices and measures that are best suited to their operations and adapt to a changing risk environment. Specific elements of the proposed Regulations include

1. Security awareness training;
2. Rail security coordinator;
3. Security reporting;
4. Security inspections;
5. Security risk assessment;
6. Security plan;
7. Security plan training; and
8. Security exercises.

The Regulations will also require passenger railway and host companies to keep records to document their compliance with these requirements.

1. Security awareness training

Persons employed by passenger and host railway companies, and persons acting on behalf of such companies, who have specific duties related to the transport of passengers will be required to undergo recurrent training on basic security topics every three years. Such basic security topics will include security risks related to passenger rail transportation, how to recognize potential threats and other security concerns, the actions to be taken by personnel in response to potential threats and other security concerns, and the company’s specific security measures and procedures.

Objectif

Voici les objectifs du Règlement :

- appuyer la mission globale du gouvernement du Canada de promouvoir un réseau de transport sécuritaire, sûr, efficace et respectueux de l’environnement;
- accroître la probabilité que les tentatives d’atteintes à la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs soient détectées et prévenues;
- atténuer les répercussions des actes ou des tentatives d’atteintes illicites à la sûreté.

Description

Le Règlement permettra d’imputer la responsabilité de la gestion des risques visant le réseau de transport ferroviaire de voyageurs aux compagnies hôtes et aux compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs. Elles devront mettre en œuvre des processus afin de gérer efficacement leurs risques de sûreté. Grâce à cette approche, les compagnies de chemin de fer auront la latitude nécessaire pour adopter des pratiques et des mesures de sûreté qui conviennent mieux à leurs opérations et qui leur permettront de s’adapter à un milieu où le risque évolue. Voici les principaux éléments du Règlement :

1. Formation sur la sensibilisation à la sûreté;
2. Coordonnateur de la sûreté ferroviaire;
3. Rapports en matière de sûreté;
4. Inspections de sûreté;
5. Évaluation des risques pour la sûreté;
6. Plan de sûreté;
7. Formation sur les plans de sûreté;
8. Exercices de sûreté.

Le Règlement obligera également les compagnies hôtes et les compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs à tenir des registres pour documenter leur conformité à ces exigences.

1. Formation sur la sensibilisation à la sûreté

Les personnes employées par une compagnie hôte ou une compagnie de chemin de fer offrant des services voyageurs, ou agissant au nom d’une telle compagnie, qui accomplissent des tâches précises liées au transport de voyageurs seront tenues de suivre une formation périodique triennale sur des sujets de sûreté de base. Il peut s’agir de sujets comme les risques de sûreté inhérents au transport ferroviaire de voyageurs, la façon de cerner les menaces possibles et d’autres préoccupations en matière de sûreté, les mesures que doit prendre le personnel pour faire face à ces menaces et préoccupations de sûreté, ainsi que les mesures et procédures de sûreté propres à la compagnie.

2. Rail security coordinator

Passenger and host railway companies will be required to have a rail security coordinator to coordinate security practices within their companies, to act as the principal contact for security-related activities and communications between the company and the Minister of Transport, and to coordinate communication between the company, other passenger or host railway companies, law enforcement and emergency response agencies.

3. Security reporting

Passenger railway and host companies will be required to report potential threats and other security concerns to TC's Situation Centre as soon as feasible, but no later than 24 hours after the occurrence of the threat or other security concern. Follow-up information about the incident will also be reportable as soon as it becomes known. The Regulations will provide a list of reportable threats and concerns (e.g. bomb threats, reports or discoveries of suspicious items, signs of tampering with rail equipment or railway works).

4. Security inspections

Passenger railway companies will be required to carry out a ground-level visual security inspection of the exterior of the passenger train and inspections of the interior of each car prior to entering service for the day. A passenger railway company may complete its security inspection as required at any time prior to entering service for the day, as long as it keeps the train secure after the inspection and until passengers board the train. The purpose of the inspection will be to detect any suspicious object, person or circumstance that could endanger the security of rail transportation. Additional inspections could be undertaken after the passenger train enters service for the day, if necessary under the security plan.

5. Security risk assessment

A passenger railway company, other than a small passenger company (i.e. a passenger company that transported fewer than 60 000 passengers in one of the two previous calendar years), will be required to conduct a security risk assessment of its network and operations that identifies, describes, assesses and prioritizes rail security risks. The assessment will be based on key elements, including current security threats, critical assets, security

2. Coordonnateur de la sûreté ferroviaire

Les compagnies hôtes et les compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs devront retenir les services d'un coordonnateur de la sûreté ferroviaire qui coordonnera les pratiques de sûreté au sein de leur compagnie, agira à titre de personne-ressource principale pour les activités liées à la sûreté et les communications entre la compagnie et le ministre des Transports, et coordonnera les communications entre la compagnie, les autres compagnies hôtes ou compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs et les organismes d'application de la loi et d'intervention d'urgence.

3. Rapports en matière de sûreté

Les compagnies hôtes et les compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs seront tenues de signaler au Centre d'intervention de TC les menaces potentielles et autres préoccupations en matière de sûreté dès que possible, mais au plus tard dans les 24 heures après l'apparition ou la prise de connaissance de la menace ou de toute autre préoccupation en matière de sûreté. Les renseignements de suivi sur l'incident devront également être transmis dès qu'ils seront connus. Le Règlement dressera une liste des menaces et des préoccupations à signaler (par exemple alertes à la bombe, signalement ou découverte d'objets suspects, indices d'altération du matériel ou des travaux ferroviaires).

4. Inspections de sûreté

Les compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs seront tenues quotidiennement d'effectuer une inspection visuelle de sûreté de l'extérieur du train de voyageurs et de l'intérieur de chaque wagon avant l'entrée en service. En d'autres termes, une compagnie offrant des services voyageurs pourra effectuer l'inspection de sûreté exigée en tout temps avant d'entrer en service pour la journée dans la mesure où elle s'assure que la sûreté du train n'est pas altérée après l'inspection jusqu'au moment où des passagers y montent à bord. L'inspection aura pour but de détecter tout objet ainsi que toute personne ou circonstance éveillant des soupçons quant à la sûreté du transport ferroviaire. Des inspections supplémentaires pourront être entreprises après la mise en service du train de voyageurs pour la journée, s'il est nécessaire de le faire conformément au plan de sûreté.

5. Évaluation des risques pour la sûreté

Les compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs qui ne sont pas des petites compagnies (c'est-à-dire des compagnies ayant transporté moins de 60 000 voyageurs au cours de l'une des deux années civiles précédentes) seront tenues d'effectuer une évaluation des risques pour la sûreté liés à son réseau et à ses opérations qui permettra de déterminer, décrire, mesurer et classer par ordre de priorité les risques pour la sûreté ferroviaire.

vulnerabilities, and the potential impacts of a successful act of unlawful interference. The risk assessment will identify, for each risk, the likelihood that the risk will occur, the severity of potential impacts if it occurs, and potential security safeguards to mitigate the identified risks. In addition, large passenger railway companies will be required to review their security risk assessments at least every 12 months, and conduct a new assessment no more than three years after their current assessment was finalized.

6. Security plan

A passenger railway company, other than a small passenger company, will be required to implement a security plan that aims to prevent, detect, mitigate, respond to and recover from acts or attempted acts of unlawful interference with passenger rail transportation. Security plans will be required to include a risk-management strategy that addresses the risks identified and prioritized in the company's security risk assessment, and additional security safeguards that are intended to mitigate heightened risk conditions. The Regulations will set out general elements that must be included in each railway company's security plan, including a program for security awareness and security plan training, a process for conducting security risk assessments, remedial actions and safeguards, security inspections, security exercises and security incident reporting. Large passenger railway companies will be required to review their security plans at least once every 12 months and conduct a comprehensive review of their plan at least once every three years. The annual review will include assessing whether the plan addresses any new risks identified during the most recent security risk assessment (e.g. annual review of risk assessment). The comprehensive review will be based on the new risk assessment that passenger railway companies are required to conduct every three years.

7. Security plan training

A passenger railway company with a security plan will be required to ensure that an employee who has responsibilities related to the development and implementation of the plan, or has security duties according to the plan, undergoes training on key elements of the security plan and any other relevant portions of the plan as it relates to their role. The company will also be required to ensure that the employee has the knowledge and skills to implement the portion of the plan that they are responsible for,

Cette évaluation reposera sur des éléments clés, dont les menaces actuelles pour la sûreté, les biens essentiels, les vulnérabilités en matière de sûreté ainsi que les répercussions possibles d'une atteinte illicite. L'évaluation des risques déterminera, pour chaque risque, la probabilité que ce risque se produise, la gravité des répercussions possibles ainsi que les mesures de sûreté pouvant atténuer les risques recensés. En outre, les grandes compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs seront tenues d'analyser leur évaluation des risques pour la sûreté au moins tous les 12 mois et d'effectuer une nouvelle évaluation au plus tard trois ans après la mise au point de leur évaluation actuelle.

6. Plan de sûreté

Les compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs qui ne sont pas des petites compagnies seront tenues de mettre en œuvre un plan de sûreté visant à prévenir, détecter et atténuer des actes ou des tentatives d'atteintes illicites au transport ferroviaire de voyageurs, de les adresser adéquatement et de reprendre leurs activités à la suite de tels actes ou tentatives d'atteintes. Les plans de sûreté devront comprendre une stratégie de gestion des risques qui tient compte des risques cernés en les classant par ordre de priorité dans l'évaluation des risques pour la sûreté de la compagnie, ainsi que des mesures de protection supplémentaires visant à atténuer les conditions de risque accru. Le Règlement énoncera les éléments généraux à inclure dans le plan de sûreté de chaque compagnie de chemin de fer, y compris un programme de sensibilisation à la sûreté et la formation sur les plans de sûreté, un processus pour réaliser des évaluations des risques pour la sûreté, les mesures correctives, les inspections et les exercices de sûreté, ainsi que des rapports sur les incidents de sûreté. Les grandes compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs seront tenues d'évaluer leur plan de sûreté au moins une fois tous les 12 mois et de réaliser un examen complet de leur plan au moins une fois tous les trois ans. L'examen annuel comprendra une évaluation visant à déterminer si le plan tient compte des nouveaux risques cernés au cours de la plus récente évaluation des risques pour la sûreté (par exemple examen annuel de l'évaluation des risques). L'examen exhaustif sera fondé sur la nouvelle évaluation des risques que les compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs seront tenues d'effectuer tous les trois ans.

7. Formation sur les plans de sûreté

Les compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs qui possèdent un plan de sûreté seront tenues de s'assurer que tout employé qui doit assumer des responsabilités liées à l'élaboration et à la mise en œuvre du plan, ou qui assume des fonctions de sûreté conformément au plan, suive une formation sur les éléments clés du plan de sûreté ainsi que sur toute autre partie pertinente du plan qui se rapporte à son rôle. Ces compagnies seront également tenues de s'assurer que l'employé possède les

and to carry out their security roles and responsibilities. Training will also be required on a recurrent basis (at least once every three years) and when there are significant amendments made to the plan.

8. Security exercises

A passenger railway company, other than a small passenger company, will be required to carry out operations-based security exercises (every five years) and discussion-based security exercises (every year) that will test the effectiveness of their security plans. A discussion-based exercise will not be required in a year when an operations-based exercise is conducted. Typically, an operations-based security exercise is a simulated security incident in which the railway company could perform the tasks expected of them in a real emergency. In contrast, a discussion-based security exercise generally simulates a security incident facilitated via participant discussions and not directly through operational activities.

Implementing compliance flexibilities for passenger railway and host companies combined with a phased-in approach

The Regulations will include compliance flexibilities, to ensure that required security measures are commensurate with company operations and risk profiles. As illustrated in Table 1 below, large passenger railway companies will be required to comply with the full suite of requirements described above. Small passenger railway companies (i.e. passenger railway companies that transported fewer than 60 000 passengers in one of the two previous calendar years) will not be required to comply with security risk assessment, security planning and security exercise requirements. Host companies will not be required to comply with security risk assessment, security planning, security exercises and security inspection requirements.

Moreover, TC is employing a phased-in approach to allow railway companies the time to implement the Regulations. For example, some of the requirements will come into force on a staggered basis — 3, 9 and 15 months after registration respectively.

connaissances et les compétences nécessaires pour mettre en œuvre la partie du plan dont il est responsable afin de s'acquitter de ses rôles et responsabilités en matière de sûreté. Il sera également nécessaire d'offrir une formation périodique, au moins tous les trois ans et lorsque des modifications importantes seront apportées au plan.

8. Exercices de sûreté

Les compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs qui ne sont pas des petites compagnies seront tenues d'effectuer des exercices de sûreté axés sur les opérations tous les cinq ans et des exercices de sûreté axés sur les discussions annuellement afin de vérifier l'efficacité de leur plan de sûreté. Un exercice axé sur les discussions ne sera pas nécessaire au cours d'une année où un exercice axé sur les opérations est mené. En règle générale, un exercice de sûreté axé sur les opérations est un incident de sûreté simulé au cours duquel la compagnie de chemin de fer peut exécuter les tâches qu'on attend d'elle en cas d'urgence réelle. En revanche, un exercice de sûreté axé sur les discussions simule généralement un incident de sûreté au moyen de discussions avec les participants, plutôt qu'au moyen d'activités opérationnelles.

Mettre en œuvre des mesures de souplesse en matière de conformité pour les compagnies hôtes et les compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs en combinaison avec une approche progressive

Le Règlement comprendra des mesures de souplesse en matière de conformité pour faire en sorte que les mesures de sûreté requises sont proportionnelles aux opérations et aux profils de risque des compagnies. Comme l'illustre le tableau 1 ci-dessous, les grandes compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs seront tenues de se conformer à l'ensemble des exigences susmentionnées. Les petites compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs (c'est-à-dire les compagnies ayant transporté moins de 60 000 voyageurs au cours de l'une des deux années civiles précédentes) ne seront pas tenues de se conformer aux exigences relatives à l'évaluation des risques pour la sûreté, à la planification de la sûreté et aux exercices de sûreté. Enfin, les compagnies hôtes ne seront pas tenues de se conformer aux exigences relatives à l'évaluation des risques pour la sûreté, à la planification de la sûreté, aux exercices de sûreté et aux inspections de sûreté.

De plus, TC utilise une approche progressive pour donner aux compagnies de chemin de fer le temps de mettre en œuvre le Règlement. Par exemple, certaines exigences entreront en vigueur de façon échelonnée, soit 3, 9 et 15 mois après l'enregistrement.

Table 1: Application of the *Passenger Rail Transportation Security Regulations*

Requirement	Large Passenger Railway Companies	Small Passenger Railway Companies	Host Railway Companies	Length of Time After Registration Before Coming into Force
1. Security awareness training	Yes	Yes	Yes	3 months
2. Rail security coordinator	Yes	Yes	Yes	Registration day
3. Security reporting	Yes	Yes	Yes	Registration day
4. Security inspections	Yes	Yes	No	3 months
5. Security risk assessment	Yes	No	No	9 months
6. Security plan	Yes	No	No	9 months
7. Security plan training	Yes	No	No	15 months (i.e. 6 months after security plan requirements come into force)
8. Security exercises	Yes	No	No	15 months (i.e. 6 months after security plan requirements come into force)

Tableau 1 : Application du *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs*

Exigence	Grandes compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs	Petites compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs	Compagnies de chemin de fer hôtes	Durée après l'enregistrement avant l'entrée en vigueur
1. Formation sur la sensibilisation à la sûreté	Oui	Oui	Oui	3 mois
2. Coordonnateur de la sûreté ferroviaire	Oui	Oui	Oui	Jour de l'enregistrement
3. Rapports en matière de sûreté	Oui	Oui	Oui	Jour de l'enregistrement
4. Inspections de sûreté	Oui	Oui	Non	3 mois
5. Évaluation des risques pour la sûreté	Oui	Non	Non	9 mois
6. Plan de sûreté	Oui	Non	Non	9 mois
7. Formation sur les plans de sûreté	Oui	Non	Non	15 mois (c'est-à-dire 6 mois après l'entrée en vigueur des exigences relatives aux plans de sûreté)
8. Exercices de sûreté	Oui	Non	Non	15 mois (c'est-à-dire 6 mois après l'entrée en vigueur des exigences relatives aux plans de sûreté)

Regulatory development

Consultation

Initial consultation

Throughout fall 2016 and winter 2017, TC engaged stakeholders at initial consultation sessions hosted by TC. Participating stakeholders included the Railway Association of Canada (RAC), a number of railway companies under federal jurisdiction, urban transit, provincial railway companies, law enforcement personnel and a number of provincial representatives. TC also distributed draft policy recommendations for the proposed Regulations for stakeholder comment.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Consultation initiale

À l'automne 2016 et l'hiver 2017, TC a mobilisé des intervenants durant des séances de consultation initiales qu'il a tenues. Parmi les intervenants participants, on retrouvait des membres de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC), bon nombre de compagnies de chemin de fer de compétence fédérale, des compagnies de transport en commun, des compagnies de chemin de fer provinciales, du personnel d'application de la loi et un nombre de représentants provinciaux. TC a aussi formulé des

During these initial consultation sessions and discussions, TC shared its preliminary thinking in terms of regulatory approach and provided stakeholders with the opportunity to offer their input and suggestions on the proposed Regulations. Stakeholders expressed their general support for TC's proposal to enhance passenger rail security through regulation.

To add greater detail and incorporate input received at these consultation sessions and from subsequent written comments from stakeholders, TC developed a refined draft of the proposed Regulations, which included changes to a number of elements within the requirements.

Following the distribution to stakeholders of a refined draft of the proposed Regulations in summer 2017, TC received and responded to written comments and questions from stakeholders. Additional consultations were also held at various locations across Canada.

Prepublication in the *Canada Gazette*, Part I

The proposed Regulations and RIAS were published in the *Canada Gazette*, Part I, on April 13, 2019, followed by a 30-day public comment period. Several comments were received from RAC on behalf of its members. TC subsequently met with RAC to discuss the comments and provide clarity on a number of policy issues that were raised. The comments were taken into consideration in the further development of the Regulations. As a result, modifications were made, including the following:

- Security exercises: The frequency of operations-based exercises was adjusted from every three years to every five years in response to industry concerns about the significant time and cost associated with conducting operations-based exercises. However, the discussion-based exercises will still be required on an annual basis.
- Security inspections: TC adjusted the regulatory language in recognition that inspections could be conducted by a third party for the passenger railway company. The new wording provides flexibility so that passenger railway companies need only ensure that inspections are carried out rather than having to do the inspections themselves.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

In accordance with the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, an analysis

recommandations stratégiques provisoires relatives au projet de Règlement pour recueillir les commentaires des intervenants.

Pendant ces séances de consultation et de discussions initiales, TC a communiqué ses réflexions préliminaires sur l'approche réglementaire et a donné l'occasion aux intervenants de fournir leurs commentaires et suggestions sur le projet de Règlement. Les intervenants ont exprimé leur soutien général pour la proposition de TC visant à améliorer la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs par la réglementation.

Afin d'inclure les commentaires reçus pendant ces séances de consultation et les commentaires écrits transmis ultérieurement par les intervenants, TC a élaboré une ébauche révisée du projet de Règlement qui modifiait un certain nombre d'éléments prévus dans les exigences.

Après la distribution aux intervenants d'une ébauche révisée du projet de Règlement à l'été 2017, TC a reçu des commentaires écrits et des questions des intervenants et il a répondu à ces derniers. D'autres consultations ont également été tenues à divers endroits au Canada.

Publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

Le 13 avril 2019, le projet de Règlement et le REIR ont été publiés dans la Partie I de la *Gazette du Canada* après la tenue d'une période publique de commentaires de 30 jours. L'ACFC a soumis plusieurs commentaires au nom de ses membres. TC a ensuite rencontré l'ACFC pour discuter des commentaires et apporter des précisions à l'égard de nombreux enjeux stratégiques soulevés. Il a d'ailleurs tenu compte de ces commentaires au moment de poursuivre la rédaction du Règlement. Finalement, il a apporté des modifications, telles que celles qui sont énoncées ci-après.

- Exercices de sûreté : La fréquence des exercices axés sur les opérations a été modifiée à cinq ans, plutôt que trois ans, pour tenir compte des préoccupations de l'industrie quant au temps et aux coûts élevés nécessaires pour effectuer les exercices axés sur les opérations. Les exercices axés sur les discussions seront néanmoins obligatoires chaque année.
- Inspections de sûreté : TC a modifié le libellé du Règlement pour préciser qu'une compagnie de chemin de fer offrant des services voyageurs peut demander à un tiers d'effectuer les inspections. Une plus grande souplesse est ainsi accordée à ces compagnies puisqu'elles doivent uniquement veiller à l'exécution des inspections, au lieu de les réaliser elles-mêmes.

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

was undertaken to determine whether the proposal is likely to give rise to modern treaty obligations. This assessment examined the geographic scope and subject matter of the proposal in relation to modern treaties in effect. No modern treaty obligations were identified as a result of this analysis.

Instrument choice

In light of the inherent vulnerability of the open passenger rail system, the ongoing security threat and the significant negative impacts that a potential security incident could have, TC considered a number of options to strengthen the security of Canada's passenger rail system, including

1. maintaining the status quo;
2. developing one regulatory regime that would apply to railway companies under federal jurisdiction regardless of whether they are a small or large passenger railway company, or a host company; and
3. implementing management-based security requirements for regulated entities to develop and implement security measures that are commensurate with their individual operations and risk profiles.

Option 1 — Maintaining the status quo

TC considered maintaining its voluntary approach and working with companies to help them meet the existing MOU's commitments and promote a more secure surface and intermodal transportation system. This approach would have continued to have limited effectiveness because of the MOU's voluntary nature (i.e. not all railway companies under federal jurisdiction participate in the MOU), the fact that the MOU does not have an enforcement mechanism, and because the MOU does not specifically address passenger rail systems. Maintaining a voluntary approach would therefore have been characterized by continued security gaps.

Option 2 — Developing one regulatory regime for all railway companies under federal jurisdiction

TC considered developing passenger railway security regulations that would have placed identical regulatory requirements on all companies, regardless of whether they were a large passenger railway company, small passenger railway company or host company. Such an approach would have placed a disproportionate cost on smaller passenger railway companies and host companies, some of which have different risks than larger passenger railway companies. Such a regulatory approach

analyse a été entreprise pour déterminer si la proposition est susceptible de donner lieu à des obligations de traités modernes. Cette évaluation a examiné la portée géographique et l'objet de la proposition par rapport aux traités modernes en vigueur. Aucune obligation conventionnelle moderne n'a été identifiée à la suite de cette analyse.

Choix de l'instrument

Compte tenu de la vulnérabilité inhérente du réseau ouvert de transport ferroviaire de voyageurs, de la menace permanente pour la sûreté et des répercussions négatives importantes qu'un incident de sûreté pourrait avoir, TC a examiné un certain nombre d'options pour renforcer la sûreté du réseau de transport ferroviaire de voyageurs du Canada, incluant ce qui suit :

1. maintenir le statu quo;
2. élaborer un régime réglementaire qui s'appliquerait aux compagnies de chemin de fer de compétence fédérale, qu'il s'agisse d'une petite ou d'une grande compagnie de chemin de fer offrant des services voyageurs ou d'une compagnie hôte;
3. mettre en œuvre des exigences de sûreté axées sur la gestion pour que les entités réglementées élaborent et mettent en œuvre des mesures de sûreté qui correspondent à leurs opérations et à leur profil de risques individuels.

Option 1 — Maintenir le statu quo

TC a envisagé de maintenir son approche volontaire et de collaborer avec les compagnies de chemin de fer pour les aider à respecter les engagements du PE existant et à promouvoir un réseau de transport terrestre et intermodal plus sûr. Par contre, l'efficacité de cette approche aurait continué d'être limitée étant donné la nature volontaire du PE (c'est-à-dire que ce ne sont pas toutes les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale qui participent au PE), l'absence d'un mécanisme d'application ainsi que le fait que le PE ne concerne pas spécifiquement les réseaux ferroviaires voyageurs. Le maintien d'une approche volontaire aurait donc entraîné des lacunes persistantes en matière de sûreté.

Option 2 — Élaborer un régime réglementaire pour l'ensemble des compagnies de chemin de fer sous réglementation fédérale

TC a envisagé d'élaborer un règlement sur la sûreté pour l'ensemble des compagnies de chemin de fer qui aurait prévu l'imposition d'exigences réglementaires identiques, peu importe qu'il s'agisse d'une grande ou d'une petite compagnie de chemin de fer offrant des services voyageurs ou d'une compagnie hôte. Une telle approche aurait entraîné des coûts disproportionnés pour les petites compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs et les compagnies hôtes, dont certaines font face à des

may have impacted the ability of smaller passenger railway companies to operate and also impeded their ability to become and remain compliant with the Regulations. Under such an approach, TC would have also needed to develop an expanded oversight and enforcement regime to ensure compliance, adding more costs to the Government of Canada with minimal incremental risk reduction.

Option 3 — Developing management-based security requirements (approved option)

Based on an analysis of the options, TC considered management-based security regulations for passenger railway and host companies to be the most appropriate and effective option at this time. These Regulations will provide regulated entities with the flexibility to develop and implement security measures that are commensurate with their individual operations and risk profiles, while also improving the ability of railway companies to prevent, detect, mitigate, respond to and recover from potential security incidents.

The Regulations are based on key requirements outlined in the MOU, therefore compliance costs are expected to be reduced for MOU signatories. To help minimize the compliance burden further, less burdensome requirements will apply to small passenger railway companies and host companies. Large passenger railway companies will be required to comply with the full suite of regulatory requirements (see Table 1 above).

Regulatory analysis

Benefits and costs

Cost valuation

Framework for evaluating the costs

The costing approach identifies, quantifies and monetizes, where possible, the incremental costs of the Regulations. The time period used to evaluate the incremental costs is 10 years (2019–2028). All the dollar figures are presented in 2017 Canadian dollars (2017 Can\$) with a discount rate of 7% used to derive the costs in present values. The incremental variable costs have been examined in both the baseline and regulatory scenarios.

risques différents de ceux auxquels sont confrontées les grandes compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs. Une telle approche réglementaire aurait pu nuire à la capacité d'exploitation des petites compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs et à leur capacité d'atteindre et de maintenir la conformité au Règlement. En utilisant une telle approche, TC aurait également été tenu d'élaborer un régime élargi de surveillance et d'application de la loi pour assurer la conformité, ce qui augmenterait les coûts pour le gouvernement du Canada et réduirait de façon minimale les risques supplémentaires.

Option 3 — Élaborer des exigences de sûreté axées sur la gestion (option approuvée)

Suivant l'analyse des options, TC a estimé que l'option la plus appropriée et la plus efficace à l'heure actuelle consiste à prescrire les dispositions réglementaires axées sur la gestion aux compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs et aux compagnies hôtes. Le Règlement offrirait aux entités réglementées la souplesse nécessaire pour élaborer et mettre en œuvre des mesures de sûreté qui correspondent à leurs opérations et leur profil de risque individuels tout en améliorant leur capacité à prévenir, détecter et atténuer les incidents de sûreté potentiels, à y réagir et à reprendre leurs activités suivant de tels incidents.

Le Règlement est fondé sur les principales exigences énoncées dans le PE, ce qui signifie que les coûts de conformité pour les signataires actuels du PE devraient être moindres. Afin de réduire davantage le fardeau de conformité, des exigences moins strictes seront imposées aux petites compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs et aux compagnies hôtes. Les grandes compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs seront tenues de se conformer à la gamme complète des exigences réglementaires (voir le tableau 1 ci-dessus).

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

Évaluation des coûts

Cadre d'évaluation des coûts

L'approche d'établissement des coûts détermine, quantifie et monétise, dans la mesure du possible, les coûts supplémentaires du Règlement. La période utilisée pour évaluer les coûts supplémentaires est de 10 ans (2019-2028). Tous les montants en dollars sont présentés en dollars canadiens de 2017 (en dollars canadiens de 2017), avec un taux d'actualisation de 7 % utilisé pour calculer les coûts en valeurs actualisées. Les coûts variables supplémentaires ont été examinés dans le scénario de base et le scénario réglementaire.

Baseline scenario

At present, there are 21 railway companies (8 small passenger railway companies, 8 large passenger railway companies and 5 host railway companies)⁷ that will be directly affected by the requirements. Of the 21 companies captured by the Regulations, 16 (including 3 small passenger companies, all 8 large passenger companies and all 5 host companies) are signatories to the TC-RAC MOU on Railway Security.

This MOU provides a voluntary approach to deal with rail security matters across Canada. Some of its key requirements include conducting risk assessments, developing security plans based on the identified risks, conducting exercises, training employees and reporting incidents.

The Regulations include the key elements from the MOU as well as a requirement to carry out security inspections. It is expected that there will be no or minimal incremental costs associated with the inspection requirement, as pre-trip inspections are already required for many companies for safety purposes under the *Railway Safety Act*.

Since the Regulations are primarily based on the requirements outlined in the MOU, and to account for those activities already undertaken, the cost of compliance (number of companies and employees) has been reduced by 75% for MOU signatories.

Regulatory scenario and incremental changes

The analysis assumes that the incremental costs associated with the additional requirements will be minimal for the MOU signatories. Those MOU signatories will bear about 25% of the incremental costs, compared to the non-MOU signatories.

For non-MOU signatories (five small passenger railway companies), the Regulations will also include compliance flexibilities, resulting in minimal compliance cost. Overall, it is estimated that small passenger railway companies will experience on average 31% incremental changes from the baseline. Large passenger railway companies will bear

⁷ As of 2019, there were 16 passenger railway companies under federal jurisdiction and 7 federal freight railway companies that host passenger railway companies on their networks. Two freight railway companies operate a tourist passenger service on each of their networks, in addition to acting as host railways to passenger companies. For the purposes of the cost-benefit analysis, these two railways have been only counted once as passenger companies and not as host companies.

Scénario de base

Actuellement, il y a 21 compagnies de chemin de fer (8 petites et 8 grandes compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs, et 5 compagnies de chemin de fer hôtes)⁷ qui seront directement touchées par les exigences. Des 21 compagnies visées par le Règlement, 16 d'entre elles (c'est-à-dire 3 petites compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs, les 8 grandes compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs ainsi que les 5 compagnies de chemin de fer hôtes) sont signataires du PE entre TC et l'ACFC sur la sûreté ferroviaire.

Le PE prévoit une approche volontaire pour gérer les questions de sûreté ferroviaire dans l'ensemble du Canada. Certains des éléments clés du PE sont les suivants : la préparation d'évaluations des risques, l'élaboration de plans de sûreté en fonction des risques cernés, la réalisation d'exercices, la prestation de cours de formation à l'intention des employés et le signalement d'incidents.

Le Règlement prend en compte les éléments clés du PE et l'obligation d'effectuer des inspections de sûreté. Il est prévu qu'il n'y aura pas ou peu de coûts supplémentaires associés à l'exigence d'inspection, car de nombreuses compagnies sont déjà tenues de procéder à des inspections avant le départ pour des raisons de sûreté en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

Étant donné que le Règlement est principalement fondé sur les exigences énoncées dans le PE, et pour tenir compte des activités déjà entreprises, le coût de la conformité (nombre de compagnies et d'employés) a été réduit de 75 % pour les signataires du PE.

Scénario réglementaire et changements progressifs

Selon l'analyse, les coûts supplémentaires associés aux exigences supplémentaires seront minimales pour les signataires du PE. En effet, ces derniers assumeront environ 25 % des coûts supplémentaires comparativement aux entités qui n'ont pas signé le PE.

En ce qui concerne les entités qui n'ont pas signé le PE, soit cinq petites compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs, le Règlement prévoira certaines mesures de souplesse en matière de conformité, ce qui entraînera peu de coûts liés à la conformité. Dans l'ensemble, il est estimé que les petites compagnies de chemin

⁷ En 2019, il y avait 16 compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs de compétence fédérale et 7 compagnies de chemin de fer offrant des services marchandises de compétence fédérale qui accueillait des compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs sur leurs voies ferrées. Deux compagnies de chemin de fer transportant des marchandises exploitent chacune un service touristique sur leur réseau en plus d'être des compagnies hôtes pour les compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs. Aux fins de l'analyse coûts-avantages, ces deux compagnies de chemin de fer n'ont été comptées qu'une seule fois en tant que compagnies offrant des services voyageurs et non en tant que compagnies hôtes.

25% in cost changes while host railway companies will face 11% cost changes on average from the baseline.

Incremental costs to industry

Passenger and host railway companies will bear both compliance and administrative costs. Incremental costs will be incurred for the following elements of the Regulations: security awareness training; security risk assessment; security plan development and training; rail security coordinator; security inspections; security exercises, security incident reporting; and administrative requirements (e.g. record keeping).

1. Compliance costs

1.1 Costs associated with the security awareness training requirement

TC anticipates that 50% of the estimated total employees working for the 21 federally regulated companies will be affected. The present value of the total costs of awareness training over the 10-year period is estimated at \$19,409 for small passenger railway companies, \$113,217 for large passenger railway companies and \$47,443 for host railway companies.

1.2 Costs associated with the rail security coordinator requirement

To fulfill their duties, it is estimated that a large passenger railway company's rail security coordinator will require an estimated 72 hours per year, and both a small passenger railway company and a host company's rail security coordinator will require an estimated 36 hours per year respectively. Therefore, the present value over the 10 years of the compliance costs associated with this requirement is estimated at \$84,330 for small passenger railway companies, \$56,220 for large passenger railway companies, and \$14,055 for host companies.

1.3 Costs associated with the security reporting requirement

It is assumed that on average a small passenger railway company and a host railway company will report threats

de fer offrant des services voyageurs subiront en moyenne des changements progressifs selon un taux de 31 % par rapport au niveau de référence. Les grandes compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs assumeront 25 % des variations des coûts, tandis que les compagnies de chemin de fer hôtes seront tenues d'assumer 11 % des variations des coûts en moyenne par rapport au niveau de référence.

Coûts supplémentaires pour l'industrie

Les compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs et les compagnies hôtes seront tenues d'assumer les coûts liés à la conformité et à l'administration. Des coûts supplémentaires seront engagés pour les éléments suivants du Règlement : la formation sur la sensibilisation à la sûreté, l'évaluation des risques pour la sûreté, l'élaboration de plans de sûreté et de cours de formation, l'embauche d'un coordonnateur de la sûreté ferroviaire, les inspections de sûreté, les exercices de sûreté, le signalement des incidents de sûreté et les exigences administratives (par exemple la tenue de registres).

1. Coûts associés à la conformité

1.1 Coûts associés à l'exigence d'offrir une formation sur la sensibilisation à la sûreté

TC prévoit que la moitié du nombre estimatif total d'employés travaillant pour les 21 compagnies réglementées par le gouvernement fédéral sera touchée. La valeur actualisée des coûts totaux de la formation de sensibilisation sur une période de 10 ans est estimée à 19 409 \$ pour les petites compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs, à 113 217 \$ pour les grandes compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs et à 47 443 \$ pour les compagnies hôtes.

1.2 Coûts associés à l'exigence d'avoir un coordonnateur de la sûreté ferroviaire

Pour s'acquitter de ses fonctions, le coordonnateur de la sûreté ferroviaire d'une grande compagnie de chemin de fer offrant des services voyageurs aura besoin d'environ 72 heures par année, alors que le coordonnateur de la sûreté ferroviaire d'une petite compagnie de chemin de fer offrant des services voyageurs ou d'une compagnie hôte nécessitera environ 36 heures par année. Par conséquent, la valeur actualisée sur 10 ans des coûts de conformité associés à cette exigence est estimée à 84 330 \$ pour les petites compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs, à 56 220 \$ pour les grandes compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs et à 14 055 \$ pour les compagnies hôtes.

1.3 Coûts associés à l'exigence relative à la production de rapports en matière de sûreté

En moyenne, une petite compagnie de chemin de fer offrant des services voyageurs et une compagnie hôte

or other security concerns five times a year while a large passenger railway company will produce an estimated 20 incident reports annually. Assuming the time spent to prepare a report is one hour, the present value of the costs for reporting incidents is estimated at \$11,712, \$15,617 and \$1,952 for small, large and host railway companies respectively.

1.4 Costs associated with the security inspections requirement

Negligible costs will be associated with this requirement since this requirement could be added to inspections that are already required for passenger railway companies for safety purposes under the *Railway Safety Act*.

1.5 Costs associated with the security risk assessment requirement

It is assumed that 50 hours and 15 hours are required respectively for development of the initial risk assessment and for the risk assessment review and update. The overall present value of the costs for risk assessments over the 2019–2028 period is estimated at approximately \$18,027.

1.6 Costs associated with the security plan requirement

Companies will require an estimated 50 hours in 2019 to develop the plan and an estimated 15 hours to review and update it in the second through tenth year. Costs associated with the security plan development, review and update are expected to be \$15,349 over the 10-year period.

1.7 Costs associated with the security plan training requirement

It is assumed that on average each company will need an estimated 15 hours to develop the security plan training program and an estimated 1.5 hours once every three years for employee training. The present value of the total estimated costs of the security plan training requirement over the 10 years is estimated at \$69,489.

1.8 Costs associated with the security exercises requirement

Assuming 100 employees of a large passenger railway company will be involved in such exercises, the present value of the costs for exercises is expected to be \$44,944.

The present value of the total compliance costs of the Regulations to affected passenger railway companies and host companies is estimated at \$511,764, including

signaleront des menaces ou autres préoccupations en matière de sûreté cinq fois par année, alors qu'une grande compagnie de chemin de fer offrant des services voyageurs produira environ 20 rapports d'incidents par année. Si le temps de préparation d'un rapport est d'une heure, la valeur actuelle des coûts de signalement des incidents est estimée à 11 712 \$, à 15 617 \$ et à 1 952 \$ pour les petites compagnies, les grandes compagnies et les compagnies hôtes, respectivement.

1.4 Coûts associés à l'exigence relative aux inspections de sûreté

Des coûts négligeables seront associés à cette exigence puisqu'elle pourrait être ajoutée aux inspections qui sont déjà exigées à l'égard des compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs pour des raisons de sécurité en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

1.5 Coûts associés à l'exigence d'évaluer les risques pour la sûreté

TC estime que 50 heures sont nécessaires pour préparer l'évaluation initiale des risques et 15 heures pour examiner et mettre à jour l'évaluation des risques. La valeur actualisée globale des coûts de l'évaluation des risques pour la période de 2019 à 2028 est estimée à environ 18 027 \$.

1.6 Coûts associés à l'exigence d'élaborer un plan de sûreté

En 2019, les compagnies auront besoin d'environ 50 heures pour élaborer leur plan et d'environ 15 heures pour l'examiner et le mettre à jour de la deuxième à la dixième année. Les coûts associés à l'élaboration, à l'examen et à la mise à jour du plan de sûreté devraient s'élever à 15 349 \$ sur une période de 10 ans.

1.7 Coûts associés à l'exigence d'offrir de la formation sur le plan de sûreté

On suppose qu'en moyenne, chaque compagnie aura besoin d'environ 15 heures pour élaborer son programme de formation sur les plans de sûreté et d'environ 1,5 heure une fois tous les trois ans pour former ses employés. La valeur actualisée du coût total estimatif de la formation sur le plan de sûreté sur 10 ans est estimée à 69 489 \$.

1.8 Coûts associés à l'exigence relative aux exercices de sûreté

Si 100 employés d'une grande compagnie de chemin de fer offrant des services voyageurs participent à de tels exercices, la valeur actualisée des coûts des exercices sera de 44 944 \$.

La valeur actuelle des coûts de conformité totaux liés au Règlement pour les compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs et les compagnies hôtes touchées

\$115,451 to small passenger railway companies, \$332,863 to large passenger railway companies, and \$63,450 to host railway companies.

2. Administrative costs

In addition to compliance costs, two requirements will cause additional administrative burden⁸ to companies, including record keeping and reporting. The present value of the administrative burden costs are estimated at \$17,051, which include \$1,382 for small passenger railway companies, \$12,471 for large passenger railway companies and \$3,651 for host railway companies. Table 2 below presents the present value of the compliance and administrative costs that the Regulations will impose on industry.

est estimée à 511 764 \$, c'est-à-dire 115 451 \$ pour les petites compagnies de chemin de fer, 332 863 \$ pour les grandes compagnies de chemin de fer et 63 450 \$ pour les compagnies hôtes.

2. Coûts administratifs

En plus des coûts liés à la conformité, deux exigences entraîneront une hausse du fardeau administratif⁸ pour les compagnies, notamment en ce qui concerne la tenue des registres et la production des rapports. La valeur actuelle des coûts liés au fardeau administratif est estimée à 17 051 \$, qui comprend 1 382 \$ pour les petites compagnies de chemin de fer de voyageurs, 12 471 \$ pour les grandes compagnies de chemin de fer de voyageurs et 3 651 \$ pour les compagnies hôtes. Le tableau 2 suivant présente la valeur actuelle des coûts liés à l'administration et à la conformité que le Règlement imposera à l'industrie.

Table 2: Costs to railway companies over 10 years (2017 Can\$, 7% discount rate)

Requirement / Type of Cost Incurred by the Industry	Small Passenger Companies	Large Passenger Companies	Host Companies	Total
Security awareness training	\$19,409	\$113,217	\$47,443	\$180,069
Rail security coordinator	\$84,330	\$56,220	\$14,055	\$154,605
Security reporting	\$11,712	\$15,617	\$1,952	\$29,281
Security inspections	\$0	\$0	\$0	\$0
Security risk assessment	\$0	\$18,027	\$0	\$18,027
Security plan	\$0	\$15,349	\$0	\$15,349
Security plan training	\$0	\$69,489	\$0	\$69,489
Security exercises	\$0	\$44,944	\$0	\$44,944
Total compliance costs	\$115,451	\$332,863	\$63,450	\$511,764
Total administrative costs (record keeping and reporting)	\$1,382	\$12,471	\$3,198	\$17,051
Total	\$116,833	\$345,334	\$66,648	\$528,814

Note: Cost estimate totals may not add up due to rounding.

Tableau 2 : Coûts pour les compagnies de chemin de fer sur 10 ans (en dollars canadiens de 2017, taux d'actualisation de 7 %)

Exigence / type de coût engagé par l'industrie	Petites compagnies de transport de voyageurs	Grandes compagnies de transport de voyageurs	Compagnies hôtes	Total
Formation sur la sensibilisation à la sûreté	19 409 \$	113 217 \$	47 443 \$	180 069 \$
Coordonnateur de la sûreté ferroviaire	84 330 \$	56 220 \$	14 055 \$	154 605 \$
Rapports en matière de sûreté	11 712 \$	15 617 \$	1 952 \$	29 281 \$
Inspections de sûreté	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$

⁸ More details of the administrative costs to industry are provided in the "One-for-one rule" section.

⁸ Voir la section « Règle du "un pour un" » pour plus de précisions sur les coûts administratifs pour l'industrie.

Exigence / type de coût engagé par l'industrie	Petites compagnies de transport de voyageurs	Grandes compagnies de transport de voyageurs	Compagnies hôtes	Total
Évaluation des risques pour la sûreté	0 \$	18 027 \$	0 \$	18 027 \$
Plan de sûreté	0 \$	15 349 \$	0 \$	15 349 \$
Formation sur les plans de sûreté	0 \$	69 489 \$	0 \$	69 489 \$
Exercices de sûreté	0 \$	44 944 \$	0 \$	44 944 \$
Total des coûts de conformité	115 451 \$	332 863 \$	63 450 \$	511 764 \$
Total des coûts administratifs (tenue de registres et production de rapports)	1 382 \$	12 471 \$	3 198 \$	17 051 \$
Total	116 833 \$	345 334 \$	66 648 \$	528 814 \$

Remarque : Il se peut qu'en raison de l'arrondissement la somme des totaux des estimations de coûts ne corresponde pas.

Incremental costs to the Government of Canada

Costs of the Regulations to the Government of Canada are mainly for compliance monitoring and enforcement. The Government of Canada will also incur costs to develop and provide ongoing support for the Regulations. Costs will also be incurred for training inspectors.

1. Compliance monitoring and enforcement

Inspectors qualified to perform railway security inspections will be expected to provide oversight to ensure compliance once the Regulations come into force. Inspectors will also engage in compliance promotion activities, and develop and distribute guidance and regulatory materials, as required.

The present value of the compliance monitoring and enforcement costs is estimated at \$7,719,116 between 2019 and 2028.

2. Regulatory development and support

To provide policy and regulatory development and ongoing support for these Regulations, TC has asked for resources which are estimated at \$916,430 over the 2019–2028 period of analysis.

3. Training

Training is required to support inspectors to ensure that they have the skills and knowledge to conduct their compliance monitoring and enforcement duties. The total training costs (in present value) will be approximately \$496,581 over 10 years.

Coûts supplémentaires pour le gouvernement du Canada

Les coûts du Règlement pour le gouvernement du Canada découlent principalement de la surveillance de la conformité et des mesures d'application. Le gouvernement du Canada devra aussi engager des frais pour élaborer le Règlement et fournir un soutien continu à l'égard de celui-ci. Des frais seront aussi engagés pour la formation des inspecteurs.

1. Surveillance de la conformité et mesures d'application

Des inspecteurs qualifiés pour effectuer des inspections de sûreté ferroviaire seront tenus d'exercer une surveillance pour assurer la conformité une fois l'entrée en vigueur du Règlement. Les inspecteurs participeront aussi aux activités de promotion de la conformité, en plus d'élaborer et de distribuer du matériel d'orientation et du matériel réglementaire, au besoin.

La valeur actuelle des coûts pour la surveillance de la conformité et les mesures d'application est estimée à 7 719 116 \$ entre 2019 et 2028.

2. Élaboration du Règlement et soutien réglementaire

Pour élaborer le Règlement et les politiques et fournir un soutien continu pour le Règlement, TC a demandé des ressources qui sont estimées à 916 430 \$ pour la période d'analyse de 2019 à 2028.

3. Formation

Une formation à l'intention des inspecteurs est requise pour veiller à ce qu'ils possèdent les compétences et les connaissances nécessaires pour mener à bien leurs tâches de surveillance de la conformité et d'application des dispositions réglementaires. Les coûts de formation totaux (en valeur actuelle) seront d'environ 496 581 \$ sur 10 ans.

Table 3: Costs to government over 10 years (2017 Can\$, 7% discount rate)

Type of Costs Incurred by the Government	Cost (Present Value)
Enforcement and compliance costs	\$7,719,116
Regulatory administration costs	\$916,430
Training costs	\$496,581
Total	\$9,132,128

Benefit valuation

The regulatory regime is expected to have a positive impact on public security. It is expected to promote a more aware, alert, prepared and proactive regulated community that would be better able to prevent, detect, mitigate, respond to and recover from terrorist incidents. The Regulations are intended to improve industry's resilience, minimizing the consequences (loss of life, property damage, environmental damage and reduced international trade flows) should an incident occur.

As with the analysis of other security regulations, it is very difficult to quantify the associated benefits of the Regulations, given that both the probability and the impact (baseline and regulated options) are subjective and uncertain.

The sections below highlight the qualitative and non-monetized benefits derived from enhancing the security of passenger rail transportation in Canada.

Improved security perception

An improved perception of security may have positive effects on passengers, leading to reductions in social costs. The improved feeling of well-being may lead to lower stress and anxiety among the population, which in turn may contribute to lower levels of physical and mental illness. This benefit could correspond to a reduction in health care spending. Therefore, the perception of a high level of security has both direct and indirect benefits for individuals as well as society.

Avoided property damage

By averting or mitigating catastrophic events, property damage both to rail infrastructure and to third party property will be avoided, including damage to railway tracks,

Tableau 3 : Coûts pour le gouvernement sur 10 ans (en dollars canadiens de 2017, taux d'actualisation de 7 %)

Type de frais engagés par le gouvernement	Coût (valeur actuelle)
Coûts liés à la conformité et aux mesures d'application	7 719 116 \$
Coûts liés à l'administration du Règlement	916 430 \$
Coûts de formation	496 581 \$
Total	9 132 128 \$

Évaluation des avantages

Le régime réglementaire devrait avoir une incidence positive sur la sûreté publique. Il devrait favoriser une communauté réglementée plus alerte, consciente, préparée et proactive qui serait mieux équipée pour prévenir, détecter et atténuer des incidents terroristes, intervenir dans ces situations et reprendre ses activités par la suite. Le Règlement est conçu pour améliorer la résilience de l'industrie et pour minimiser les conséquences (les pertes de vies, les dommages à la propriété, les dommages environnementaux et la réduction des échanges commerciaux internationaux) si un incident survient.

Toutefois, comme c'est le cas avec l'analyse d'autres règlements en matière de sûreté, il est très difficile de quantifier les avantages associés au Règlement, car les probabilités et les incidences (options de base et réglementée) sont subjectives et incertaines.

Les sections suivantes soulignent les avantages qualitatifs et non monétarisés qui proviennent de l'amélioration de la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs au Canada.

Perception de sûreté améliorée

Une perception améliorée de la sûreté pourrait avoir une incidence positive sur les voyageurs, ce qui entraînerait une réduction des coûts sociaux. Le sentiment de mieux-être accentué pourrait entraîner un plus faible niveau de stress et d'anxiété dans la population, ce qui, en retour, pourrait contribuer à baisser la prévalence des maladies physiques et mentales. Cet avantage pourrait se traduire par une réduction des dépenses en santé. Ainsi, la perception d'un niveau accru de sûreté a des avantages tant directs qu'indirects pour les individus et pour la société.

Dommages matériels évités

En évitant ou en atténuant les événements catastrophiques, on évitera d'endommager le matériel, tant les installations ferroviaires que les biens de tiers,

stations, and surrounding buildings. Buesa et al. (2006)⁹ found that the damage caused to houses in the 2004 Madrid attack was estimated to be roughly 1.27 million euros and the cost of replacement of the rail material was estimated to be 17 million euros.

Other qualitative benefits

Should the Regulations help to prevent catastrophic events, emergency service costs could be avoided. These costs include, but are not limited to, the services and opportunity costs of police officers, firefighters, ambulances and emergency room staff. Other avoided costs include delays to the rail industry and possibly other modes of transportation, and a loss of productivity to the affected sectors. Buesa et al. (2006) revealed that the loss of productivity from the 2004 Madrid attack was valued at roughly 2.37 million euros.¹⁰

Cost-benefit statement

Summary of costs and benefits

Over the 2019–2028 period of analysis, the total costs to the Government of Canada for implementing the Regulations and to industry for complying with the Regulations will be \$9,660,944. The Regulations will reduce the risk of fatalities and injuries, but still not be justified on the basis of the reduction of these risks alone. Other benefits of the Regulations include avoided property damage, improved security perception, and avoided emergency service. The summary of the costs and the benefits of the regulatory regime is presented in Table 4 and Table 5 below.

1. Monetized costs

Number of years: 10 (2019 to 2028)

Base year for costing: 2019

Dollar value: 2017

Discount rate: 7%

Table 4: Monetized costs (2017 Can\$, 7% discount rate)

Impacted Stakeholder	Description of Cost	Base Year 2019	Annual Average 2020–2027	Final Year 2028	Total (Present Value)	Annualized Value
Government	Enforcement and compliance	\$1,024,571	\$767,241	\$556,619	\$7,719,116	\$1,099,029
Government	Regulatory administration	\$121,943	\$91,020	\$66,329	\$916,430	\$130,479
Government	Training	\$80,000	\$47,908	\$33,316	\$496,581	\$70,702

⁹ Buesa et al., (2006). The economic cost of March 11: measuring the direct economic cost of the terrorist attack on March 11, 2004 in Madrid, Working paper, No. 54. February 2006.

¹⁰ Ibid.

notamment les voies ferrées, les gares ou les bâtiments connexes. Les auteurs Buesa et coll. (2006)⁹ révèlent que les dommages causés aux habitations durant l'attaque à Madrid de 2004 ont été estimés à environ 1,27 million d'euros et le coût de remplacement du matériel ferroviaire était estimé à 17 millions d'euros.

Autres avantages qualitatifs

Si le Règlement peut permettre d'éviter les événements catastrophiques, des coûts liés à l'utilisation de services d'urgence pourraient être évités. Ces coûts comprennent, sans s'y limiter, les services et les coûts de renonciation des services policiers, des pompiers, des ambulances et du personnel des salles d'urgence. Les autres coûts évités comprennent les retards pour l'industrie ferroviaire et possiblement pour d'autres modes de transport, et une perte de productivité pour les secteurs touchés. Les auteurs Buesa et coll. (2006) ont révélé que la perte de productivité causée par l'attaque à Madrid de 2004 a été évaluée à environ 2,37 millions d'euros¹⁰.

Énoncé des coûts et des avantages

Résumé des coûts et des avantages

Sur la période d'analyse de 2019 à 2028, le total des coûts pour le gouvernement du Canada liés à la mise en œuvre du Règlement et des coûts pour l'industrie liés à la conformité au Règlement sera de 9 660 944 \$. Le Règlement réduira le risque de décès et de blessures, mais il ne sera pas justifié uniquement en raison de la réduction de ces risques. D'autres avantages liés au Règlement incluent les dommages matériels évités, l'amélioration de la perception de la sûreté et l'utilisation évitée des services d'urgence. Le résumé des coûts et des avantages est présenté dans le tableau 4 et le tableau 5 ci-dessous.

1. Coûts monétarisés

Nombre d'années : 10 (de 2019 à 2028)

Année de référence pour l'établissement des coûts : 2019

Année de référence pour la valeur actualisée : 2017

Taux d'actualisation : 7 %

⁹ Buesa et coll., (2006) The economic cost of March 11: measuring the direct economic cost of the terrorist attack on March 11, 2004 in Madrid, document de travail, n° 54. Février 2006

¹⁰ Ibid.

Impacted Stakeholder	Description of Cost	Base Year 2019	Annual Average 2020-2027	Final Year 2028	Total (Present Value)	Annualized Value
Industry	Compliance	\$128,098	\$39,827	\$65,050	\$511,764	\$72,864
Industry	Administration	\$5,428	\$1,097	\$2,846	\$17,051	\$2,428
All stakeholders	Total costs	\$1,360,040	\$947,093	\$724,160	\$9,660,944	\$1,375,501

Tableau 4 : Coûts monétarisés (en dollars canadiens de 2017, taux d'actualisation de 7 %)

Intervenant touché	Description du coût	Année de référence 2019	Moyenne annuelle 2020-2027	Dernière année 2028	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Gouvernement	Application et conformité	1 024 571 \$	767 241 \$	556 619 \$	7 719 116 \$	1 099 029 \$
Gouvernement	Administration de la réglementation	121 943 \$	91 020 \$	66 329 \$	916 430 \$	130 479 \$
Gouvernement	Formation	80 000 \$	47 908 \$	33 316 \$	496 581 \$	70 702 \$
Industrie	Conformité	128 098 \$	39 827 \$	65 050 \$	511 764 \$	72 864 \$
Industrie	Administration	5 428 \$	1 097 \$	2 846 \$	17 051 \$	2 428 \$
Tous les intervenants	Total des coûts	1 360 040 \$	947 093 \$	724 160 \$	9 660 944 \$	1 375 501 \$

2. Monetized benefits

The benefits related to the Regulations could not be monetized. A break-even analysis was performed to estimate how reducing the risk of fatalities and injuries would benefit Canadians in the context of the Regulations. The break-even analysis found that the Regulations would not be justified on the basis of the reduction of these risks alone.

2. Avantages monétarisés

Les avantages liés au Règlement n'ont pas pu être monétarisés. Une analyse du seuil de rentabilité a été effectuée pour estimer dans quelle mesure la réduction du risque de décès et de blessures profiterait aux Canadiens dans le contexte du Règlement. L'analyse du seuil de rentabilité a révélé que le Règlement ne serait pas justifié sur la seule base de la réduction de ces risques.

Table 5: Summary of monetized costs and benefits (2017 Can\$, 7% discount rate)

Impact	Base Year 2019	Annual Average 2020-2027	Final Year 2028	Total (Present Value)	Annualized Value
Total costs	\$1,360,040	\$947,093	\$724,160	\$9,660,944	\$1,375,501
Total benefits	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
Net impact	(\$1,360,040)	(\$947,093)	(\$724,160)	(\$9,660,944)	(\$1,375,501)

Tableau 5 : Résumé des coûts et des avantages monétarisés (en dollars canadiens de 2017, taux d'actualisation de 7 %)

Répercussion	Année de référence 2019	Moyenne annuelle 2020-2027	Dernière année 2028	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Total des coûts	1 360 040 \$	947 093 \$	724 160 \$	9 660 944 \$	1 375 501 \$
Total des avantages	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$
Impact net	(1 360 040 \$)	(947 093 \$)	(724 160 \$)	(9 660 944 \$)	(1 375 501 \$)

3. Quantified (non-\$) and qualitative impacts

- Increased perception of security for Canadians.
- Avoided property damage to the rail infrastructure and to third party property and infrastructure, including environmental damage.
- Avoided emergency costs: police officers, firefighters, ambulances, paramedics, and emergency room staff.
- Avoided subsequent health care costs.
- Avoided delays the rail industry and in other transportation modes.
- Avoided loss in productivity due to the disruption in transportation of services.

Distributional impacts

A distributional analysis was performed to identify how the costs of the Regulations will potentially affect regulated companies and consumers.

1. Impacts by sector

The Regulations are expected to impose an additional annualized cost of \$75,291 to passenger railway companies and host companies. Table 6 shows that the incremental costs are not distributed homogeneously. The incremental costs borne by a large passenger railway company is about three times the costs imposed on a small passenger railway company or a host railway company. Since these additional costs represent a small fraction of the total operational costs of the rail sector, it is not expected that they would have a detrimental impact among Canadian railway companies.

3. Répercussions quantifiées (non monétarisés) et répercussions qualitatives

- Perception de sûreté accrue.
- Dommages matériels évités à l'infrastructure ferroviaire et aux biens et à l'infrastructure de tiers, y compris les dommages environnementaux.
- Coûts liés aux services d'urgence évités: services policiers, pompiers, ambulances, techniciens ambulanciers et personnel de la salle d'urgence.
- Coûts liés aux soins de santé subséquents évités.
- Retards évités à l'industrie ferroviaire et à d'autres modes de transport.
- Pertes de productivité évitées en raison des perturbations dans le transport des services.

Effets de la répartition

Une analyse de répartition a été effectuée pour déterminer la manière dont les coûts du Règlement pourront potentiellement toucher les compagnies réglementées et les consommateurs.

1. Effets par secteur

Le Règlement devrait imposer un coût annualisé supplémentaire de 75 291 \$ aux compagnies de chemin de fer de voyageurs et aux compagnies hôtes. Le tableau 6 indique que les coûts supplémentaires ne sont pas répartis de manière homogène. Les coûts supplémentaires assumés par une grande compagnie de chemin de fer de voyageurs sont trois fois les coûts pour une petite compagnie de chemin de fer de voyageurs ou une compagnie hôte. Puisque ces coûts additionnels représentent une petite fraction des coûts opérationnels totaux du secteur ferroviaire, on ne croit pas qu'il y aura une incidence négative sur les compagnies de chemin de fer canadiennes.

Table 6: Cost distribution by sector and by company (2017 Can\$, 7% discount rate)

Cost Distribution	Small Passenger Companies	Large Passenger Companies	Host Companies	Total by Sector / Average by Company
By sector	\$16,634	\$49,168	\$9,489	\$75,291
By company	\$2,079	\$6,146	\$1,898	\$3,374

Tableau 6 : Répartition des coûts par secteur et par compagnie (en dollars canadiens de 2017, taux d'actualisation de 7 %)

Répartition des coûts	Petites compagnies de transport de voyageurs	Grandes compagnies de transport de voyageurs	Compagnies hôtes	Total par secteur / moyenne par compagnie
Par secteur	16 634 \$	49 168 \$	9 489 \$	75 291 \$
Par compagnie	2 079 \$	6 146 \$	1 898 \$	3 374 \$

2. Impacts on consumers

Despite the costs noted above, it is expected that the impact on consumers will be negligible as the incremental costs of the Regulations only represent a small fraction of the total operational costs of the rail sector.

Small business lens

The Regulations will introduce a risk-based approach to passenger rail security. It is assumed that all eight small passenger railway companies, which will be subject to the Regulations, are small businesses. In consideration of reducing compliance costs to their operations, the small companies will not be required to comply with the following requirements: security risk assessment, security plan, security plan training, and security exercises. TC considered an initial option that would have required that all affected railway companies, large and small passenger, and host companies, comply with all of the elements identified above, resulting in significant additional costs for small businesses. See tables below for details.

Small business lens summary

Number of small businesses impacted: 8
 Number of years: 10 (2019 to 2028)
 Base year for costing: 2019
 Dollar value: 2012
 Discount rate: 7%

Table 7: Compliance costs (2012 Can\$, 7% discount rate)

Activity	Annualized Value	Present Value
Total compliance cost	\$10,500	\$73,800

Table 8: Administrative costs (2012 Can\$, 7% discount rate)

Activity	Annualized Value	Present Value
Total administrative cost	\$400	\$2,700

2. Effets sur les consommateurs

Malgré les coûts indiqués ci-dessus, on prévoit que l'incidence sur les consommateurs sera négligeable, car les coûts supplémentaires du Règlement ne représenteront qu'une petite fraction des coûts opérationnels totaux du secteur ferroviaire.

Lentille des petites entreprises

Le Règlement présentera une approche axée sur les risques pour la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs. On estime que l'ensemble des huit petites compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs, qui seront touchées par le Règlement, sont des petites entreprises. Afin de réduire les coûts de mise en conformité de leurs activités, les petites compagnies ne seront pas tenues de se conformer aux exigences suivantes : évaluation des risques pour la sûreté, plans de sûreté, formation sur les plans de sûreté et exercices de sûreté. TC avait d'abord envisagé une option qui aurait nécessité que toutes les compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs touchées, qu'elles soient petites ou grandes, ainsi que les compagnies hôtes se conforment à tous les éléments identifiés ci-dessus, ce qui aurait entraîné d'importants coûts supplémentaires pour les petites entreprises. Voir les tableaux ci-dessous pour plus de détails.

Résumé de la lentille des petites entreprises

Nombre de petites entreprises touchées : 8
 Nombre d'années : 10 (de 2019 à 2028)
 Année de référence pour l'établissement des coûts : 2019
 Année de référence pour la valeur actualisée : 2012
 Taux d'actualisation : 7 %

Tableau 7: Coûts de conformité (en dollars canadiens de 2012, taux d'actualisation de 7 %)

Activité	Valeur annualisée	Valeur actualisée
Total des coûts de conformité	10 500 \$	73 800 \$

Tableau 8: Coûts administratifs (en dollars canadiens de 2012, taux d'actualisation de 7 %)

Activité	Valeur annualisée	Valeur actualisée
Total des coûts administratifs	400 \$	2 700 \$

Table 9: Total compliance and administrative costs (2012 Can\$, 7% discount rate)

Totals	Annualized Value	Present Value
Total cost (all impacted small businesses)	\$10,900	\$76,500
Cost per impacted small business	\$1,362	\$9,562

One-for-one rule

The Regulations will include record keeping and reporting requirements that will increase the administrative burden costs incurred by the affected passenger railway companies and host companies. Therefore, the Regulations are considered to be an “IN” under the Government of Canada’s one-for-one rule, and are estimated to result in an annualized increase in administrative costs of \$1,419, or \$68 per business (in 2012 Can\$).

Record keeping

It is estimated that 50% of the 13 660 (6 830) employees of passenger railway companies and host companies are required to undergo security awareness training once every three years from the coming into force of the Regulations. It is estimated that it would take five minutes per employee to document each employee’s name, a description of the training received and the date and duration of the training.

For large passenger railway companies only, administrative costs are also associated with the record keeping of the information on employees who participate in the security plan training and exercises. It is estimated that 20% of the 9 240 (1 848) employees of large passenger railway companies will be affected by the security plan training requirement once every three years. As previously assumed, five minutes would be needed to record each employee’s name, a description of the training received and the date and duration of the training. Additionally, each of the large passenger railway companies will have an estimated one person spend one day per year to record the security exercises conducted.

Reporting the contact information of the designated rail security coordinator

It is assumed that each of the estimated 21 companies captured by the Regulations will need an average of 10 minutes to prepare and submit the name of the designated rail

Tableau 9: Total des coûts administratifs et de conformité (en dollars canadiens de 2012, taux d’actualisation de 7 %)

Totaux	Valeur annualisée	Valeur actualisée
Coût total (toutes les petites entreprises touchées)	10 900 \$	76 500 \$
Coût pour chaque petite entreprise touchée	1 362 \$	9 562 \$

Règle du « un pour un »

Le Règlement inclura des exigences de tenue de dossiers et de production de rapports qui augmenteront les coûts du fardeau administratif engagés par les compagnies de chemin de fer de voyageurs et les compagnies hôtes touchées. Comme tel, le Règlement est considéré comme un « ajout » selon la règle du « un pour un » du gouvernement du Canada et on estime qu’il en découlera une augmentation annualisée des coûts administratifs de 1 419 \$ ou de 68 \$ par entreprise (en dollars canadiens de 2012).

Tenue de dossiers

On estime que 50 % des 13 660 employés (soit 6 830 employés) des compagnies de chemin de fer de voyageurs et des compagnies hôtes seront tenus de suivre une formation sur la sensibilisation à la sûreté une fois tous les trois ans à partir de l’entrée en vigueur du Règlement. Le temps nécessaire pour consigner le nom de chaque employé, une description de la formation reçue ainsi que la date et la durée de la formation est estimé à cinq minutes.

Pour les grandes compagnies de chemin de fer de voyageurs seulement, les coûts administratifs sont aussi associés à la tenue de dossiers des renseignements sur les employés qui participent à la formation et aux exercices sur les plans de sûreté. On estime que 20 % des 9 240 employés (soit 1 848 employés) des grandes compagnies de chemin de fer de voyageurs devront suivre la formation sur les plans de sûreté une fois tous les trois ans. Comme il avait été supposé, une période de cinq minutes sera nécessaire pour consigner le nom de chaque employé, la description de la formation reçue ainsi que la date et la durée de la formation. De plus, chaque grande compagnie de chemin de fer de voyageurs devra mobiliser en moyenne une personne pendant une journée par année pour consigner les exercices de sûreté qui ont été effectués.

Soumettre les coordonnées du coordonnateur de la sûreté ferroviaire désigné

On estime que chacune des quelque 21 compagnies touchées par le Règlement aura besoin de 10 minutes en moyenne pour préparer et soumettre le nom du

security coordinator and other relevant information to TC. Whenever there is a replacement of the rail security coordinator, the updated information will have to be submitted to TC. It is assumed that a change of this nature will occur once every three years.

Regulatory cooperation and alignment

Two U.S. passenger railway companies operate in Canada, and both are signatories to the TC-RAC MOU on Railway Security. Furthermore, the Canadian freight rail system is integrated with the U.S. system (e.g. four host railways operate freight services across the Canada-U.S. border).

Following the terrorist attacks on September 11, 2001, the U.S. implemented basic passenger rail security regulations. These regulations include requiring operators to report security concerns to the government and to designate a rail security coordinator who serves as the primary security contact with the U.S. Transportation Security Administration (TSA). This individual also coordinates security practices and procedures with appropriate law enforcement and emergency response agencies. In 2020, the TSA introduced new requirements that mandate security training for surface transportation employees, including passenger rail personnel.

To date, however, the U.S. has not introduced measures comparable to the security risk assessment, planning, exercises and inspection requirements in the existing TC-RAC MOU on Railway Security and the Regulations. TC officials have met with officials from the TSA on a number of occasions to learn about their passenger rail regulatory regime and to explain Canada's chosen approach of using the TC-RAC MOU on Railway Security as the basis for its regulations.

Regulating the main elements of the MOU is not expected to put Canadian railway companies at a disadvantage relative to their U.S. counterparts. Given that the Regulations will mandate what is already standard practice for many Canadian railway companies (and U.S. passenger railroad carriers operating in Canada), compliance costs will represent a small fraction of the total operational costs of the rail sector. Furthermore, competitiveness issues are not expected to arise given that U.S. passenger railroad carriers operating within Canada are required to follow Canadian regulations.

coordonnateur de la sûreté ferroviaire désigné et toute autre information pertinente à TC. Lorsqu'il y a un substitut, les renseignements mis à jour devront être soumis à TC. On suppose qu'un tel changement aura lieu tous les trois ans.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Deux compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs de compétence américaine exercent des activités au Canada et les deux sont signataires du PE conclu entre TC et l'ACFC sur la sûreté ferroviaire. De plus, le réseau de transport ferroviaire canadien est intégré au réseau américain (par exemple quatre compagnies de chemin de fer hôtes offrent des services marchandises de part et d'autre de la frontière canado-américaine).

Après les attentats terroristes du 11 septembre 2001, les États-Unis ont mis en œuvre des règlements de base sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs. Ces règlements demandent notamment aux exploitants de signaler au gouvernement toute préoccupation en matière de sûreté et de désigner un coordonnateur de la sûreté ferroviaire qui agit à titre de personne-ressource principale en matière de sûreté auprès de la Transportation Security Administration (TSA) des États-Unis. Cette personne doit aussi être en mesure de coordonner les pratiques et les procédures de sûreté avec les organismes compétents d'application de la loi ou d'intervention d'urgence. En 2020, la TSA a introduit de nouvelles exigences qui imposent une formation à la sûreté pour les employés du transport terrestre, y compris le personnel ferroviaire voyageurs.

Par contre, les États-Unis n'ont pas adopté à ce jour de mesures comparables au Règlement et aux exigences contenues dans l'actuel PE sur la sûreté ferroviaire, conclu entre TC et l'ACFC, sur l'évaluation, la planification, les exercices et les inspections en matière de sûreté. Les représentants de TC ont rencontré des représentants de la TSA nombre de fois pour en apprendre plus sur leur régime de réglementation du transport ferroviaire de voyageurs et pour expliquer l'approche retenue par le Canada, laquelle consiste à utiliser le PE conclu entre TC et l'ACFC sur la sûreté ferroviaire comme fondement à ce règlement.

L'application d'une réglementation sur les principaux éléments du PE ne devrait pas désavantager les compagnies de chemin de fer canadiennes par rapport à leurs homologues américaines. Vu que le Règlement n'imposera aucune contrainte qui n'est pas déjà intégrée aux pratiques courantes de bon nombre de compagnies de chemin de fer canadiennes (ainsi que les transporteurs ferroviaires de voyageurs américains qui exercent leurs activités au Canada), les coûts liés à la conformité ne représenteront qu'une petite fraction des coûts opérationnels totaux du secteur ferroviaire. De plus, il ne devrait pas y avoir

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 the Regulations.

Rationale

Strategic risk and threat assessments conducted by the Government of Canada indicate that Canada's passenger rail system remains vulnerable to acts of unlawful interference, and the potential adverse impacts of such attacks are significant. The TC-RAC MOU on Railway Security is voluntary, with no enforcement mechanism, and does not focus on passenger railways specifically nor does it include all passenger railway companies under federal jurisdiction. The Regulations will strengthen the security of Canada's passenger rail system and mitigate these risks.

The specific requirements of the Regulations are generally consistent with the elements outlined in the TC-RAC MOU on Railway Security with which stakeholders are well versed (e.g. security training, security risk assessment, security plan reviews, updates and renewals on an ongoing basis, security exercises). Therefore, introducing regulatory requirements that are already standard practice among industry stakeholders is expected to result in implementation efficiency and effectiveness.

The security requirements will impose administrative and compliance costs for passenger railway and host companies in the amount of \$528,814. The potential administrative and compliance burden has been intentionally offset by designing the Regulations to align with the TC-RAC MOU on Railway Security with which most of the passenger railway and host companies are already complying. The Regulations were also designed using primarily management-based requirements that will provide regulated entities with the flexibility to develop and implement security measures that are commensurate with their individual operations and risk profiles.

d'enjeux en matière de concurrence, car les transporteurs ferroviaires de voyageurs américains qui exercent leurs activités au Canada doivent se conformer à la réglementation canadienne.

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, l'analyse préliminaire 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 du Règlement.

Justification

Les évaluations stratégiques des risques et des menaces menées par le gouvernement du Canada indiquent que le réseau ferroviaire de voyageurs canadien reste vulnérable aux actes d'atteinte illicite et que les effets préjudiciables possibles de tels actes sont considérables. Le PE conclu entre TC et l'ACFC sur la sûreté ferroviaire est volontaire et n'a aucun mécanisme d'application, et il ne porte pas spécifiquement sur les compagnies de chemin de fer de voyageurs ni n'inclut toutes les compagnies de chemin de fer de voyageurs de compétence fédérale. Le Règlement renforcera la sûreté du réseau ferroviaire de voyageurs canadien et atténuera ces risques.

De façon générale, les exigences spécifiques du Règlement sont conformes aux éléments définis dans le PE entre TC et l'ACFC sur la sûreté ferroviaire que connaissent bien les intervenants (par exemple formation sur la sûreté, évaluation des risques pour la sûreté, examens du plan de sûreté, mises à jour et renouvellements de façon périodique, exercices de sûreté). À ce titre, l'adoption d'exigences réglementaires qui sont déjà pratiques courantes parmi les intervenants de l'industrie devrait mener à une mise en œuvre efficace et efficiente.

Les exigences de sûreté imposeront des coûts liés à l'administration et à la conformité aux compagnies de chemin de fer de voyageurs et aux compagnies hôtes d'un montant de 528 814 \$. Le fardeau administratif et de conformité potentiel a été compensé de manière intentionnelle en concevant le Règlement afin qu'il s'harmonise avec le PE existant entre TC et l'ACFC sur la sûreté ferroviaire, auquel se conforment déjà la plupart des compagnies de chemin de fer de voyageurs et compagnies hôtes. Le Règlement a aussi été conçu en utilisant principalement des exigences fondées sur la gestion qui fournissent aux entités réglementées la latitude d'élaborer et de mettre en œuvre des mesures de sûreté en fonction de leurs opérations et de leur profil de risque individuels.

Furthermore, the Regulations will introduce less burdensome requirements for small passenger and host companies where security risks are recognized to be lower. The Government of Canada will incur administration and enforcement costs of \$9,132,043, resulting in total costs of \$9,660,944. Notwithstanding that the benefits of the Regulations could not be monetized, given the potentially catastrophic impact of a successful act of unlawful interference with passenger rail, and the expectation that the Regulations will meaningfully mitigate the risk and impact of such an act, the Regulations are expected to result in a significant overall benefit to Canadians.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

TC's overall objective is to implement a fair and equitable compliance and enforcement regime for the Regulations using a graduated approach that allows industry to take corrective actions before resorting to enforcement actions. However, where compliance is not achieved on a voluntary basis or where there are flagrant violations, enforcement action could be sought through judicial sanction (indictment or summary conviction) in accordance with section 41 of the *Railway Safety Act*.

TC is ready to implement, deliver and oversee the Regulations. The Department will use a national network of surface and intermodal security inspectors to oversee compliance with the Regulations, and is currently developing guidance and training programs to ensure the inspectors will be adequately prepared to oversee this new regime and facilitate industry compliance. The Department will work with Government of Canada partners to enhance efficiency and minimize the impact on passenger and host railway companies.

Compliance and enforcement

Inspectors will provide regulatory oversight to ensure compliance and identify any non-compliance with the Regulations. Inspectors will provide ongoing oversight, guidance and education to passenger and host railway companies, and will schedule inspections using a risk-based approach. Current risk methodology will be reviewed and elements will be incorporated to support, align and produce a passenger rail security risk assessment methodology. Inspection frequency and scope will be determined by the outcome of the risk assessments.

De plus, le Règlement proposera des exigences moins contraignantes pour les petites compagnies de voyageurs et les compagnies hôtes où les risques liés à la sûreté sont reconnus comme étant moindres. Le gouvernement du Canada engagera des coûts liés à l'administration et à l'application de 9 132 043 \$, ce qui entraînera des coûts totaux de 9 660 944 \$. Même si les avantages du projet ne peuvent pas être monétarisés, étant donné l'incidence catastrophique potentielle qu'aurait un acte d'atteinte illicite réussi sur le réseau de transport ferroviaire de voyageurs, et les attentes selon lesquelles le Règlement atténuera de manière considérable le risque et l'incidence d'un tel acte, le Règlement devrait entraîner de manière générale un avantage important pour les Canadiens.

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

Mise en œuvre

L'objectif général de TC est de mettre en œuvre un régime de conformité et d'application de la loi qui est juste et équitable pour le Règlement. Pour ce faire, il compte utiliser une approche graduelle pour permettre à l'industrie de mettre en œuvre des mesures correctives avant de recourir à des mesures d'application. Or, lorsque la conformité n'est pas obtenue de manière volontaire ou lorsque des infractions flagrantes sont commises, des mesures d'application de la loi pourraient être prises par l'intermédiaire de sanctions judiciaires (par voie de mise en accusation ou de procédure sommaire) en vertu de l'article 41 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

TC est disposé à mettre en œuvre, appliquer et surveiller avec succès le Règlement. Le Ministère recourra à un réseau national d'inspecteurs de la sûreté du transport terrestre et intermodal pour surveiller la conformité au Règlement. À l'heure actuelle, il élabore des lignes directrices et des programmes de formation pour s'assurer que les inspecteurs seront bien préparés à surveiller ce nouveau régime et à faciliter la conformité de l'industrie. Le Ministère collaborera avec les partenaires du gouvernement du Canada pour améliorer l'efficacité et réduire au minimum les répercussions sur les compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs et les compagnies hôtes.

Conformité et application

Les inspecteurs seront responsables de la surveillance réglementaire pour veiller à la conformité et déceler toute non-conformité au Règlement. En outre, les inspecteurs offriront en permanence des services liés à la surveillance, à l'orientation et à l'éducation aux compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs et aux compagnies hôtes, et ils planifieront des inspections à l'aide d'une approche fondée sur les risques. La méthode axée sur les risques qui est actuellement utilisée sera examinée et des éléments y seront intégrés en vue d'appuyer, d'harmoniser

Inspections will be at determined intervals; however, inspectors will have the flexibility to conduct random and for-cause inspections, as deemed appropriate.

Service standards

TC will continue its engagement with industry through established railway safety and security fora and various industry associations, building on past collaborations with industry stakeholders and previously developed voluntary codes of practice. TC will also conduct education and awareness activities to support industry and to facilitate implementation and compliance, and will develop guidance materials, as required.

Finally, the coming-into-force dates of the Regulations will be staggered, with provisions coming into force on registration day, and 3, 9 and 15 months after registration, to give passenger and host railway companies the time to implement the requirements and to facilitate compliance.

Contact

Kim Benjamin
Director General
Intermodal Surface, Security and Emergency
Preparedness
Transport Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Email: tc.simsregulations-reglementssti.tc@tc.gc.ca

et d'inclure une méthode d'évaluation des risques pour la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs. La fréquence et la portée des inspections seront déterminées en fonction des résultats des évaluations des risques. Les inspections seront menées à des intervalles déterminés, mais les inspecteurs auront la souplesse de mener des inspections aléatoires et pour des raisons valables, selon ce qui est considéré comme approprié.

Normes de service

TC continuera de mobiliser l'industrie grâce à des forums établis sur la sécurité et la sûreté ferroviaires et à diverses associations de l'industrie, et il mettra à profit d'anciennes collaborations avec des intervenants de l'industrie et des codes de pratique qui ont été élaborés sur une base volontaire. En outre, il offrira des activités d'éducation et de sensibilisation en vue d'appuyer l'industrie et de favoriser la mise en œuvre et la conformité, et il rédigera des documents d'orientation au besoin.

Enfin, les dates d'entrée en vigueur du Règlement seront échelonnées dans le temps, c'est-à-dire que des dispositions entreront en vigueur le jour d'enregistrement du Règlement ainsi que dans les 3, 9 et 15 mois ultérieurs, afin que les compagnies de chemin de fer offrant des services voyageurs et les compagnies hôtes aient le temps de mettre en œuvre les exigences et puissent s'y conformer.

Personne-ressource

Kim Benjamin
Directrice générale
Transport terrestre intermodal, sûreté et préparatifs
d'urgence
Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Courriel : tc.simsregulations-reglementssti.tc@tc.gc.ca

Registration
SOR/2020-223 October 9, 2020

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Whereas the Governor in Council has, by the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, established Chicken Farmers of Canada (“CFC”) pursuant to subsection 16(1)^b of the *Farm Products Agencies Act*^c;

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

Whereas the process set out in the Operating Agreement, referred to in subsection 7(1)^d of the schedule to that Proclamation, for making changes to quota allocation has been followed;

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

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

Therefore, Chicken Farmers of Canada, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*^c and subsection 6(1)^g of the schedule to the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations*.

Ottawa, October 6, 2020

Enregistrement
DORS/2020-223 Le 9 octobre 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 de poulet du Canada*^c, créé l’office appelé Les Producteurs de poulet du Canada;

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

Attendu que le processus établi dans l’entente opérationnelle — visée au paragraphe 7(1)^d de l’annexe de cette proclamation — pour modifier l’allocation des contingents a été suivi;

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

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

À ces causes, en vertu de l’alinéa 22(1)(f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et du paragraphe 6(1)^g de l’annexe de la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*^c, l’office appelé Les Producteurs de poulet du Canada prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*, ci-après.

Ottawa, le 6 octobre 2020

^a SOR/79-158; SOR/98-244 (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 SOR/2002-1, s. 9

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

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

^g SOR/2002-1, par. 16(c)

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

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

^c DORS/79-158; DORS/98-244, ann., art. 1

^d DORS/2002-1, art. 9

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

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

^g DORS/2002-1, al. 16(c)

Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations

Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets

Amendment

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

Modification

1 L'annexe du *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*¹ est remplacée par l'annexe figurant à l'annexe du présent règlement.

Coming into Force

2 These Regulations come into force on October 25, 2020.

Entrée en vigueur

2 Le présent règlement entre en vigueur le 25 octobre 2020.

SCHEDULE

(Section 1)

ANNEXE

(article 1)

SCHEDULE

(Sections 1, 5, 7, 8 and 8.3 to 10.1)

ANNEXE

(articles 1, 5, 7, 8 et 8.3 à 10.1)

Limits for Production and Marketing of Chicken for the Period Beginning on October 25, 2020 and Ending on December 19, 2020

Limites de production et de commercialisation du poulet pour la période commençant le 25 octobre 2020 et se terminant le 19 décembre 2020

Item	Province	Column 1 Production Subject to Federal and Provincial Quotas (in live weight) (kg)	Column 2 Production Subject to Federal and Provincial Market Development Quotas (in live weight) (kg)	Column 3 Production Subject to Federal and Provincial Specialty Chicken Quotas (in live weight) (kg)
1	Ont.	89,439,325	1,714,300	883,350
2	Que.	69,105,018	3,870,000	0
3	N.S.	8,835,830	0	0
4	N.B.	7,059,207	0	0
5	Man.	10,524,958	235,000	0
6	B.C.	36,067,373	1,713,869	1,207,184
7	P.E.I.	956,682	0	0
8	Sask.	8,963,235	1,300,000	0
9	Alta.	25,968,761	250,000	0

¹ SOR/2002-36

¹ DORS/2002-36

Column 1		Column 2	Column 3	Column 4
Item	Province	Production Subject to Federal and Provincial Quotas (in live weight) (kg)	Production Subject to Federal and Provincial Market Development Quotas (in live weight) (kg)	Production Subject to Federal and Provincial Specialty Chicken Quotas (in live weight) (kg)
10	N.L.	3,455,203	0	0
Total		260,375,592	9,083,169	2,090,534

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Province	Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux (en poids vif) (kg)	Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux d'expansion du marché (en poids vif) (kg)	Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux de poulet de spécialité (en poids vif) (kg)
1	Ont.	89 439 325	1 714 300	883 350
2	Qc	69 105 018	3 870 000	0
3	N.-É.	8 835 830	0	0
4	N.-B.	7 059 207	0	0
5	Man.	10 524 958	235 000	0
6	C.-B.	36 067 373	1 713 869	1 207 184
7	Î.-P.-É.	956 682	0	0
8	Sask.	8 963 235	1 300 000	0
9	Alb.	25 968 761	250 000	0
10	T.-N.-L.	3 455 203	0	0
Total		260 375 592	9 083 169	2 090 534

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

These amendments set the limits for the production and marketing of chicken for period A-166 beginning on October 25, 2020, and ending on December 19, 2020.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du Règlement.)

Les modifications visent à fixer les limites de production et de commercialisation du poulet pour la période A-166 commençant le 25 octobre 2020 et se terminant le 19 décembre 2020.

Registration
SOR/2020-225 October 14, 2020

EXPORT AND IMPORT PERMITS ACT

P.C. 2020-802 October 9, 2020

Whereas, pursuant to section 4.1^a of the *Export and Import Permits Act*^b, the Minister of Foreign Affairs has consulted with the Minister of National Defence;

And whereas the Governor in Council considers it appropriate to permit the export of any thing that is specified in any of paragraphs 4.1(a) to (c)^a of that Act and that is included in an Export Control List, or any component or part of any such thing, to any of the countries listed in the annexed Order;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to sections 4.1^a and 6^c of the *Export and Import Permits Act*^b, makes the annexed *Order Amending the Automatic Firearms Country Control List*.

Order Amending the Automatic Firearms Country Control List

Amendments

1 The Automatic Firearms Country Control List¹ is amended by repealing the following:

Czech Republic
Republic of Colombia
Republic of Korea

2 The List is amended by adding the following in alphabetical order:

Austria
Colombia
Czechia
Ireland
Japan
Korea, Republic of
Switzerland

^a S.C. 2018, c. 26, s. 5

^b R.S., c. E-19

^c S.C. 2018, c. 26, s. 6

¹ SOR/91-575

Enregistrement
DORS/2020-225 Le 14 octobre 2020

LOI SUR LES LICENCES D'EXPORTATION ET D'IMPORTATION

C.P. 2020-802 Le 9 octobre 2020

Attendu que, conformément à l'article 4.1^a de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*^b, le ministre des Affaires étrangères a consulté le ministre de la Défense nationale;

Attendu que la gouverneure en conseil estime justifié de permettre l'exportation des objets visés aux alinéas 4.1a) à c)^a de cette loi, ou de quelque élément ou pièce de tels objets, inscrits sur la liste des marchandises d'exportation contrôlée vers les pays visés au décret ci-après,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu des articles 4.1^a et 6^c de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant la Liste des pays désignés (armes automatiques)*, ci-après.

Décret modifiant la Liste des pays désignés (armes automatiques)

Modifications

1 La Liste des pays désignés (armes automatiques)¹ est modifiée par abrogation de ce qui suit :

République de Colombie
République de Corée
République tchèque

2 La même liste est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Autriche
Colombie
Corée, République de
Irlande
Japon
Suisse
Tchéquie

^a L.C. 2018, ch. 26, art. 5

^b L.R., ch. E-19

^c L.C. 2018, ch. 26, art. 6

¹ DORS/91-575

Coming into Force

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

The *Automatic Firearms Country Control List* (AFCCL), which has existed since 1991, is a positive list of countries to which Canadians may export certain prohibited items as defined in the *Criminal Code* if they have obtained a permit to export these items. Further to the *Export and Import Permits Act* (the Act), prohibited firearms, weapons and devices (or components and parts thereof), that are also included on the *Export Control List*, may only be exported to countries listed on the AFCCL and only to the governments of those countries or to end-users authorized by those governments. Any permit application to export controlled items to AFCCL countries is assessed on a case-by-case basis against considerations laid out in legislation (including the Arms Trade Treaty [ATT] assessment criteria and the substantial risk test) and in policy. The ATT criteria include considerations as to whether the proposed export could be used to commit or facilitate a serious violation of international human rights or humanitarian law, an act of terrorism or transnational organized crime, or a serious act of gender-based violence or violence against women and children. If, after considering any available mitigating measures, the Minister of Foreign Affairs (the Minister) determines that there is a substantial risk that an export would result in any of these negative consequences, then the Minister cannot issue a permit for that export.

The AFCCL currently comprises 40 countries. These include most NATO allies, as well as Australia, Botswana, Chile, Colombia, Finland, Israel, Kuwait, New Zealand, Peru, Saudi Arabia, South Korea, and Sweden. Ukraine was added most recently in 2017.

Canada is the only country in the world to legally limit the export of automatic firearms by destination. Canadian defence manufacturers that export automatic firearms and prohibited weapons have often expressed frustration that the AFCCL places them at a competitive disadvantage as compared to their international competitors. The

Entrée en vigueur

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

La *Liste des pays désignés (armes automatiques)* [LPDAA], en vigueur depuis 1991, est une liste positive de pays vers lesquels les Canadiens peuvent exporter certains objets prohibés aux termes du *Code criminel* s'ils ont obtenu une licence pour exporter ces objets. Conformément à la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation* (la Loi), les armes à feu, les armes et les dispositifs prohibés (de même que leurs composantes ou pièces), qui figurent également sur la *Liste des marchandises et technologies d'exportation contrôlée* ne peuvent être exportés qu'à destination des pays inscrits sur la LPDAA, à condition d'être destinés au gouvernement d'un de ces pays ou à un utilisateur autorisé par le pays en question. Les demandes de licence d'exportation des marchandises contrôlée vers des pays inscrits sur la LPDAA sont évaluées au cas par cas, selon les critères énoncés dans les politiques et les lois, y compris les critères d'évaluation du Traité sur le commerce des armes (TCA) et le critère du risque sérieux. Les critères du TCA prennent en considération si l'exportation proposée peut servir à la commission ou faciliter la commission d'une violation grave de la loi internationale des droits de la personne ou des lois humanitaires, d'un acte de terrorisme ou de crime organisé transnational, ou d'un acte grave de violence fondée sur le sexe ou de violence contre les femmes et les enfants. Si, après avoir pris en compte les mesures d'atténuation disponibles, le ministre des Affaires étrangères (le ministre) détermine qu'il existe un risque sérieux qu'une exportation entraîne l'une de ces conséquences négatives, alors le ministre ne peut pas délivrer une licence pour cette exportation.

Quarante pays figurent sur la LPDAA à l'heure actuelle, y compris la plupart des membres de l'OTAN, de même que l'Arabie saoudite, l'Australie, le Botswana, le Chili, la Colombie, la Corée du Sud, la Finlande, Israël, le Koweït, la Nouvelle-Zélande, le Pérou et la Suède. L'Ukraine est le plus récent ajout à la liste en 2017.

Le Canada est le seul pays au monde qui limite l'exportation des armes automatiques en fonction de la destination. Les fabricants canadiens de matériel militaire qui exportent des armes automatiques et des armes prohibées ont souvent exprimé leur frustration à l'égard du désavantage concurrentiel que leur impose le régime de

addition of appropriate destinations to the list helps to lessen this competitive disadvantage.

On September 1, 2019, the Act was amended to remove the requirement that Canada must have concluded an “inter-governmental defence, research, development and production arrangement” with a country prior to its inclusion on the AFCCL. The Act now requires that the Minister consult the Minister of National Defence before recommending to the Governor in Council that amendments be made to the AFCCL. This amendment enables the addition to the AFCCL of traditionally neutral countries, such as Austria, Ireland, Japan, and Switzerland, that cannot enter into such defence arrangements.

On May 1, 2020, a separate Government of Canada initiative resulted in the reclassification of various firearms as prohibited, thereby barring their export to non-AFCCL destinations. Adding countries that are significant manufacturers of firearms to the AFCCL, such as Switzerland and Austria, allows Canadians who own these newly prohibited firearms to return them to their manufacturer. This is already an option for Canadian owners of models of prohibited firearms that are manufactured in other AFCCL countries, such as the United States.

Objective

This Order

- lessens the competitive disadvantage that Canadian companies face compared to their international competitors;
- provides Canadians who own one of the 1 500 models and variants of firearms that were reclassified as prohibited on May 1, 2020, with additional options to dispose of them through export; and
- lists all countries using the official short form of their name so that countries appear in alphabetical order on the AFCCL.

Description

The following four countries are added to the AFCCL: Austria, Ireland, Japan, and Switzerland. Additionally, “Czech Republic,” “Republic of Colombia” and “Republic of Korea” have become “Czechia,” “Colombia” and “Korea, Republic of,” respectively.

Regulatory development

Consultation

From June 20 to July 20, 2020, the Government consulted Canadians on the proposal to add Austria, Ireland, Japan, and Switzerland to the AFCCL. Four responses were

LPDAA par rapport à leurs concurrents internationaux. L’inclusion de nouvelles destinations judicieusement choisies à la liste est une façon d’atténuer ce désavantage concurrentiel.

Le 1^{er} septembre 2019, l’exigence selon laquelle le Canada devait avoir conclu « un accord intergouvernemental en matière de défense, de recherche, de développement et de production » avec un pays pour que ce dernier puisse être ajouté à la LPDAA a été retirée de la Loi. La Loi prévoit maintenant que le ministre doit consulter le ministre de la Défense nationale avant de recommander au gouverneur en conseil de modifier la LPDAA. Cela permet maintenant d’ajouter à la LPDAA des pays ayant une tradition de neutralité et ne pouvant donc conclure pareils accords militaires, comme l’Autriche, l’Irlande, le Japon et la Suisse.

Le 1^{er} mai 2020, une autre initiative du gouvernement du Canada a mené à la reclassification de différentes armes à feu comme armes prohibées, avec pour effet d’en interdire l’exportation aux pays ne figurant pas sur la LPDAA. L’ajout de pays fabriquant beaucoup d’armes à feu, comme la Suisse et l’Autriche, permet aux Canadiens qui possèdent certaines de ces armes nouvellement prohibées de les retourner au fabricant, une option dont disposent déjà les propriétaires canadiens de modèles d’armes à feu prohibés fabriqués dans des pays figurant sur la LPDAA, comme les États-Unis.

Objectif

Le présent décret vise à :

- réduire le désavantage concurrentiel auquel sont confrontées les entreprises canadiennes par rapport à leurs concurrents internationaux;
- donner aux Canadiens qui possèdent l’un des 1 500 modèles et variantes d’armes à feu qui ont été reclassés comme prohibés le 1^{er} mai 2020 plus d’options pour en disposer par l’exportation;
- répertorier tous les pays en utilisant la forme abrégée officielle de leur nom afin que ces pays apparaissent par ordre alphabétique sur la LPDAA.

Description

Les quatre pays suivants sont ajoutés à la LPDAA : l’Autriche, l’Irlande, le Japon et la Suisse. De plus, « République Tchèque », « République de Colombie » et « République de Corée » sont devenus « Tchèque », « Colombie », et « Corée, République de » respectivement.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Du 20 juin au 20 juillet 2020, le gouvernement a consulté les Canadiens sur la proposition d’ajouter l’Autriche, l’Irlande, le Japon et la Suisse à la LPDAA. Quatre réponses

received during the 30-day public consultations period: two from industry representatives, one from a firearms business and one from a civil society organization. All respondents were supportive of the addition of Austria, Ireland, Japan, and Switzerland to the AFCCL.

Industry representatives expressed support for the amendment and noted that the Government contributes to a more predictable, transparent, and timely export process when it communicates to industry, through regulations such as the AFCCL, the countries to which it is more comfortable permitting certain defence exports. Industry representatives also provided additional details as to some potential commercial opportunities that would be facilitated by the Order.

One response was received from a firearms business who was supportive of the idea of allowing exports of newly prohibited firearms to additional destinations, particularly Switzerland.

The only response received from a civil society organization was supportive of the addition of the four countries, and requested additional clarification as to how export permit applications for AFCCL items are assessed against the risk assessment criteria outlined in the ATT. Global Affairs Canada does not distinguish between how exports of AFCCL items are assessed compared with all other exports of military and strategic items listed on the *Export Control List*. All export permit applications for military and strategic items, including those for AFCCL items, are assessed on a case-by-case basis against the ATT assessment criteria, which includes an assessment of whether they could be used to commit human rights violations. In this regard, if there is a substantial risk that an export may result in a serious violation of international human rights law, the Minister is legally required to deny the export permit.

Instrument choice

The AFCCL is established in legislation and amendments to the AFCCL can only be carried out through regulations made under the Act.

Regulatory analysis

Benefits and costs

This Order provides substantial economic benefits to Canada. Given that the Order creates new opportunities for Canadian exporters in the defence industry, it is impossible to monetize with any degree of precision the

ont été reçues au cours de la période de consultations publiques de 30 jours : deux provenant de représentants de l'industrie, une provenant d'une entreprise d'armes à feu et une provenant d'une organisation de la société civile. Tous les répondants étaient favorables à l'ajout de l'Autriche, de l'Irlande, du Japon et de la Suisse à la LPDAA.

Les représentants de l'industrie ont exprimé leur soutien de la modification et ont noté que le gouvernement contribue à un processus d'exportation plus prévisible, transparent et rapide lorsqu'il informe l'industrie, par le biais de réglementations telles que la LPDAA, des pays vers lesquels il est plus à l'aise d'autoriser certaines exportations de matériel de défense. Les représentants de l'industrie ont également fourni des détails supplémentaires sur certaines opportunités commerciales potentielles qui seraient facilitées par le Décret.

Une réponse a été reçue d'une entreprise d'armes à feu qui était favorable à l'idée d'autoriser les exportations d'armes à feu nouvellement prohibées vers d'autres destinations, en particulier la Suisse.

La seule réponse reçue d'une organisation de la société civile était favorable à l'ajout des quatre pays, et a demandé des éclaircissements supplémentaires sur la manière dont les demandes de licence d'exportation pour les articles visés par la LPDAA sont évaluées par rapport aux critères d'évaluation des risques énoncés dans le TCA. Affaires mondiales Canada ne fait pas de distinction entre la façon dont les exportations d'articles visés par la LPDAA sont évaluées par rapport aux autres exportations d'articles militaires et stratégiques figurant sur la *Liste des marchandises et technologies d'exportation contrôlée*. Toutes les demandes de licence d'exportation d'articles militaires et stratégiques, y compris celles d'articles visés par la LPDAA, sont évaluées au cas par cas par rapport aux critères d'évaluation du TCA, qui comprend une évaluation de la possibilité de les utiliser pour commettre des violations des droits de l'homme. À cet égard, s'il existe un risque sérieux qu'une exportation puisse entraîner une violation des droits de la personne, le ministre est légalement tenu de refuser une licence d'exportation.

Choix de l'instrument

Étant donné que la LPDAA a été établie dans la loi, elle peut seulement être modifiée par règlement pris en vertu de la Loi.

Analyse de la réglementation

Coûts et avantages

Ce décret offre d'importants avantages économiques au Canada. Étant donné que le Décret crée de nouvelles possibilités pour les exportateurs canadiens dans l'industrie de la défense, il est impossible de monétiser avec un

economic impact that could result. However, the potential benefits to the Canadian economy resulting from these new export opportunities are likely to be in the billions of dollars.

Apart from the minimal cost in time and labour to apply for a permit to export an AFCCL item to one of the newly listed destinations, there are no foreseeable costs to industry as a result of this Order. There is no fee to apply for a permit to export AFCCL items.

In terms of additional cost to government, the Order is not expected to result in a significant increase in export permit applications processed over the long term. However, given the recent announcement to reclassify a number of firearms as prohibited, it is anticipated that there will be an increase in the number of export permit applications of prohibited firearms, particularly during the two-year amnesty period in which owners must come into compliance with the new regulation, as firearms owners may seek to return their newly prohibited firearms to the country of manufacture. As the addition of these four countries to the AFCCL provides more options to impacted owners, it may increase the number that choose the option to export.

Small business lens

According to data from Statistics Canada, 485 companies, or 76% of all companies in the defence industry, employed fewer than 100 people in 2018. These small businesses accounted for 15% of all industry jobs, 12% of total industry sales and just under 8% of exports by value.

Many of the Canadian firearms manufacturers that will benefit from this Order are small businesses. In addition, many small businesses are integrated into the supply chains of some of the larger defence manufacturers that will benefit through increased exports.

This Order does not impose new administrative or compliance costs on small businesses. Therefore, the small business lens does not apply.

One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply, as there is no incremental change in the administrative burden on business.

certain degré de précision l'impact économique qui pourrait en résulter. Cependant, les avantages potentiels pour l'économie canadienne résultant de ces nouvelles possibilités d'exportation se situeront probablement dans les milliards de dollars.

Mis à part le coût minimal en temps et en main-d'œuvre pour demander une licence afin d'exporter un article visé par la LPDAA vers l'une des destinations nouvellement inscrites à la liste, il n'y a aucun coût prévisible pour l'industrie découlant de ce décret. Aucuns frais ne sont exigés pour la présentation d'une demande de licence d'exportation d'articles visés par la LPDAA.

En ce qui concerne les coûts additionnels pour le gouvernement, le Décret ne devrait pas faire beaucoup augmenter le nombre de demandes de licence d'exportation traitées à long terme. Cependant, comme il a été récemment annoncé que certaines armes à feu deviendront prohibées, il y aura vraisemblablement une hausse du nombre de demandes de licence d'exportation pour des armes à feu prohibées, en particulier pendant la période d'amnistie de deux ans au cours de laquelle les propriétaires doivent se conformer au nouveau règlement, car des propriétaires d'armes à feu pourraient chercher à retourner leurs armes nouvellement prohibées dans leur pays de fabrication. Bien que l'ajout de ces quatre pays offre plus d'options à ces propriétaires touchés, il peut augmenter le nombre de propriétaires qui choisiront l'option de l'exportation.

Lentille des petites entreprises

Selon les données de Statistique Canada, 485 entreprises, soit 76 % de toutes les entreprises de l'industrie de la défense, avaient moins de 100 employés en 2018. Ces petites entreprises ont compté pour 15 % de tous les emplois de l'industrie, pour 12 % des ventes totales de l'industrie et pour un peu moins de 8 % des exportations selon leur valeur.

Bon nombre des fabricants d'armes à feu canadiens qui sont avantagés par ce décret sont de petites entreprises. De plus, de nombreuses petites entreprises sont intégrées aux chaînes d'approvisionnement de certains grands fabricants de matériel militaire dont les exportations augmenteront grâce à ce décret.

Ce décret n'impose pas de nouveaux coûts administratifs ou de conformité aux petites entreprises. Par conséquent, la lentille des petites entreprises ne s'applique pas.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car la proposition n'entraînerait pas de modification graduelle du fardeau administratif des entreprises.

Regulatory cooperation and alignment

This Order is not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum. The AFCCL is a provision that is unique to Canada. The Order will more closely align Canada with other like-minded countries that also assess proposed exports of such items on a case-by-case basis.

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 substantial gender-based analysis plus (GBA+) impacts have been identified for this Order.

Canada assesses all export permit applications against the potential risk that the export could pose to vulnerable groups. Canada has also acceded to the ATT, which is the first international treaty that specifically mentions gender-based violence as an outcome to prevent when determining whether to allow the export of arms. Under the Act, the Minister must consider, among other criteria outlined in the ATT, whether the goods or technology specified in an export permit application could be used to commit or facilitate serious acts of gender-based violence or serious acts of violence against women and children. If, after considering available mitigating measures, the Minister determines that there is a substantial risk that the proposed export would result in any of the negative consequences referred to in the Act, including with respect to vulnerable groups, then the Minister must deny the export permit.

With respect to the economic benefits that this Order will likely bring due to increased exports, these benefits will not be shared evenly between genders. This is because those identifying as women comprise only 19% of the workforce in the defence industry.

Rationale

Austria, Ireland, Japan and Switzerland are appropriate additions to the AFCCL as they are countries with which Canada has a positive defence cooperation and security relationship. All four countries are members of the four main export control and non-proliferation regimes,

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Ce décret n'est pas lié à un plan de travail ni à un engagement dans un cadre officiel de coopération en matière de réglementation. La LPDAA est un instrument législatif propre au Canada. Les modifications harmoniseront davantage l'approche du Canada avec celles de pays aux vues similaires qui aussi évaluent les demandes d'exportation de tels articles au cas par cas.

Évaluation environnementale stratégique

Selon une analyse préliminaire menée en conformité avec la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, aucune évaluation environnementale stratégique n'est requise.

Analyse comparative entre les sexes plus

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

Le Canada évalue toutes les demandes de licence d'exportation en fonction du risque que l'exportation pourrait poser pour les groupes vulnérables. De plus, le Canada a adhéré au TCA, le premier traité international à exiger spécifiquement que l'État exportateur tienne compte du risque que les armes servent à commettre des actes de violence fondée sur le sexe dans sa décision d'autoriser ou non leur exportation. Selon la Loi, le ministre doit se demander, en plus d'appliquer les autres critères énoncés dans le TCA, si les marchandises ou technologies visées par une demande de licence d'exportation pourraient servir à la commission ou faciliter la commission d'actes graves de violence fondée sur le sexe ou d'actes graves de violence contre les femmes et les enfants. Si le ministre détermine, après avoir pris en compte les mesures d'atténuation possibles, qu'il existe un risque sérieux que l'exportation des marchandises ou des technologies mentionnées dans la demande de licence d'exportation entraîne une conséquence négative visée dans la Loi, alors il doit rejeter la demande.

En ce qui concerne les avantages économiques probables que ce décret entraînera grâce à l'augmentation des exportations, ces avantages ne seront pas répartis également entre les femmes et les hommes. En effet, les personnes s'identifiant comme étant des femmes constituent seulement 19 % de la main-d'œuvre de l'industrie de la défense.

Justification

L'Autriche, l'Irlande, le Japon et la Suisse ont été choisis avec soin; il s'agit de pays avec lesquels le Canada entretient des relations favorables en matière de défense et de sécurité. Les quatre pays sont membres des quatre principaux régimes de contrôle des exportations et de

namely, the Wassenaar Arrangement (the multilateral export control regime responsible for military exports), the Nuclear Suppliers Group, the Missile Technology Control Regime, and the Australia Group.

A few miscellaneous housekeeping amendments have been made so that Czechia, Colombia and the Republic of Korea are listed using the official short form of their name, which is consistent with how all other entries are listed, so that all countries appear in alphabetical order.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

The Order comes into force on the day it is registered. On that day, the Export Controls Operations Division at Global Affairs Canada, which is responsible for issuing export permits, will begin to assess export permit applications for AFCCL items to the newly listed destinations, on a case-by-case basis and in accordance with assessment considerations laid out in legislation and policy.

Compliance and enforcement

All exports or transfers of prohibited firearms, weapons, and devices (or components and parts thereof) that are listed on the *Export Control List* must be authorized by an export permit. The Canada Border Services Agency and the Royal Canadian Mounted Police are responsible for the enforcement of export controls. Exporting, transferring, or attempting to export or transfer goods and technology identified on the *Export Control List* without a permit as required by the Act is prohibited and may lead to prosecution.

Service standards

For information on the processing times for permit applications to export AFCCL items, please consult the latest version of the [Export and Brokering Controls Handbook](#), which can be found on the website of the Export Controls Policy Division.

non-prolifération, à savoir l'Arrangement de Wassenaar (le régime multilatéral de contrôle des exportations de matériel militaire), le Groupe des fournisseurs nucléaires, le Régime de contrôle de la technologie des missiles et le Groupe d'Australie.

Quelques modifications d'ordre administratif ont été apportées afin que la Tchéquie, la Colombie et la République de Corée soient répertoriées en utilisant la forme abrégée officielle de leur nom, ce qui correspond à la manière dont toutes les autres entrées sont répertoriées, de sorte que tous les pays apparaissent par ordre alphabétique.

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

Mise en œuvre

Le Décret prend effet le jour de son enregistrement. La Direction des opérations des contrôles à l'exportation d'Affaires mondiales Canada, qui est responsable de la délivrance des licences d'exportation, commencera ce jour-là à évaluer les demandes de licence présentées en vue de l'exportation d'articles visés par la LPDAA vers une des destinations nouvellement ajoutées à la liste. Chaque demande serait évaluée au cas par cas et en fonction des facteurs d'évaluation énoncés dans la loi et les politiques.

Conformité et application

Une licence d'exportation est requise pour toute exportation ou cession d'armes à feu, d'armes ou de dispositifs prohibés (ou d'éléments ou de pièces d'armes à feu, d'armes ou de dispositifs prohibés) figurant dans la *Liste des marchandises et technologies d'exportation contrôlée*. Le contrôle des exportations relève de l'Agence des services frontaliers du Canada et de la Gendarmerie royale du Canada. Exporter ou transférer, ou tenter d'exporter ou de transférer, des marchandises et des technologies inscrites sur la *Liste des marchandises et technologies d'exportation contrôlée* sans avoir obtenu la licence requise conformément à la Loi est un acte interdit qui peut entraîner des poursuites.

Normes de service

Pour obtenir de l'information sur les délais de traitement relatifs aux demandes de licence d'exportation d'articles visés par la LPDAA, veuillez consulter la plus récente version du [Manuel des contrôles du courtage et à l'exportation](#), accessible sur le site Web de la Direction de la politique des contrôles à l'exportation.

Contact

Judy Korecky
Deputy Director
Export Controls Policy Division
Global Affairs Canada
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Telephone: 343-203-4332
Fax: 613-996-9933
Email: judy.korecky@international.gc.ca

Personne-ressource

Judy Korecky
Directrice adjointe
Direction de la politique des contrôles à l'exportation
Affaires mondiales Canada
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Téléphone : 343-203-4332
Télécopieur : 613-996-9933
Courriel : judy.korecky@international.gc.ca

Registration
SOR/2020-226 October 14, 2020

CANADA LABOUR CODE

P.C. 2020-804 October 9, 2020

Whereas the Governor in Council is satisfied that providing for the non-application of the requirement set out in subsection 239(2)^a of the *Canada Labour Code*^b respecting a certificate issued by a health care practitioner and providing for an alternative requirement is necessary to reduce the strain on the health care system or any burden on employees;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Labour, pursuant to paragraph 264(1)(j.5)^c of the *Canada Labour Code*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Canada Labour Standards Regulations*.

Regulations Amending the Canada Labour Standards Regulations

Amendments

1 (1) The *Canada Labour Standards Regulations*¹ are amended by adding the following after section 33:

Entitlement to Medical Leave Without Certificate

33.01 (1) The requirement set out in subsection 239(2) of the Act for an employee to provide a certificate issued by a health care practitioner on request of the employer does not apply during the period beginning on the day on which this section comes into force and ending on September 25, 2021.

(2) During the period referred to in subsection (1), if a medical leave of absence is three days or longer, the employer may require that the employee provide a written declaration attesting to the fact that the employee was incapable of working for the period of time that they were absent from work.

(2) Section 33.01 of the Regulations and the heading before it are repealed.

^a S.C. 2018, c. 27, s. 487

^b R.S., c. L-2

^c S.C. 2020, c. 12, s. 4(1)

¹ C.R.C., c. 986; SOR/2019-168, s. 1

Enregistrement
DORS/2020-226 Le 14 octobre 2020

CODE CANADIEN DU TRAVAIL

C.P. 2020-804 Le 9 octobre 2020

Attendu que la gouverneure en conseil est convaincue qu'il est nécessaire, pour alléger la pression qui pèse sur le système de santé ou tout fardeau imposé aux employés, de prévoir la non-application de l'exigence concernant le certificat délivré par un professionnel de la santé prévue au paragraphe 239(2)^a du *Code canadien du travail*^b et de prévoir une exigence de rechange,

À ces causes, sur recommandation de la ministre du Travail et en vertu de l'alinéa 264(1)j.5)^c du *Code canadien du travail*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement du Canada sur les normes du travail*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement du Canada sur les normes du travail

Modifications

1 (1) Le *Règlement du Canada sur les normes du travail*¹ est modifié par adjonction, après l'article 33, de ce qui suit :

Droit au congé pour raisons médicales sans certificat

33.01 (1) L'exigence prévue au paragraphe 239(2) de la Loi, selon laquelle l'employé doit, à la demande de son employeur, présenter un certificat délivré par un professionnel de la santé, ne s'applique pas pendant la période commençant à la date d'entrée en vigueur du présent article et se terminant le 25 septembre 2021.

(2) Au cours de la période visée au paragraphe (1), dans le cas où l'employé prend un congé pour raisons médicales d'au moins trois jours, l'employeur peut exiger qu'il fournisse une déclaration écrite attestant qu'il était incapable de travailler pendant son absence.

(2) L'article 33.01 du même règlement et l'intitulé le précédant sont abrogés.

^a L.C. 2018, ch. 27, art. 487

^b L.R., ch. L-2

^c L.C. 2020, ch. 12, par. 4(1)

¹ C.R.C., ch. 986; DORS/2019-168, art. 1

Coming into Force

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

(2) Subsection 1(2) comes into force on September 25, 2021.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

The *COVID-19 Emergency Response Act* (the Act) amended Part III (Labour Standards) of the *Canada Labour Code* (the Code) to allow federally regulated employees to access compassionate care leave, leave related to critical illness and medical leave without needing to provide a medical certificate. The Act also amended the *Employment Insurance Act* (the EI Act) to waive all requirements to provide a medical certificate under the EI Act. Together, these measures were intended to reduce strain on the health care system and help prevent the transmission of COVID-19. Both measures were automatically repealed on September 30, 2020.

In the context of the COVID-19 pandemic, requiring individuals to obtain a medical certificate risks further transmission of the disease and adds additional strain on the medical system. First, an individual experiencing symptoms of COVID-19 risks transmitting the virus to others while travelling to and from a doctor's office or while awaiting a test or appointment with a doctor. Second, someone who is injured or sick with illnesses other than COVID-19 risks exposure to the virus while travelling to and from a doctor's office or while waiting to be seen by a doctor. Finally, obtaining medical certificates can put strain on the health care system by resulting in non-urgent visits to doctors and other health care practitioners for the sole purpose of obtaining a medical certificate.

Medical leave under the Code is designed to provide employees in the federally regulated private sector with the job-protected leave they need if they are ill or injured and need to avail themselves of Employment Insurance (EI) sickness benefits. *Interim Order No. 10 Amending the Employment Insurance Act (Employment Insurance Emergency Response Benefit)* [Interim Order No. 10] made pursuant to the EI Act, extends the waiver for the

Entrée en vigueur

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

(2) Le paragraphe 1(2) entre en vigueur le 25 septembre 2021.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

La *Loi sur les mesures d'urgence visant la COVID-19* (la Loi) a modifié la partie III (Normes du travail) du *Code canadien du travail* (le Code) pour permettre aux employés sous réglementation fédérale d'avoir accès au congé de soignant, au congé en cas de maladie grave ou au congé pour raisons médicales sans devoir fournir de certificat médical. La Loi a également modifié la *Loi sur l'assurance-emploi* (la Loi sur l'a.-e.) afin d'éliminer toutes les exigences relatives à l'obligation de fournir un certificat médical en vertu de la Loi sur l'a.-e. Ensemble, ces mesures visaient à réduire la pression sur le système de santé et à prévenir la transmission de la COVID-19. Les deux mesures ont été automatiquement abrogées le 30 septembre 2020.

Dans le contexte de la pandémie de COVID-19, l'exigence d'obtenir un certificat médical risque de favoriser la transmission de la maladie et d'exercer une pression supplémentaire sur le système médical. Tout d'abord, une personne qui présente des symptômes de la COVID-19 risque de transmettre le virus à d'autres personnes lorsqu'elle se rend au cabinet d'un médecin ou pendant qu'elle est dans la salle d'attente pour subir un examen ou voir le médecin. Ensuite, une personne blessée ou atteinte d'une maladie autre que la COVID-19 risque d'être exposée au virus pendant ses déplacements entre le cabinet d'un médecin et son domicile ou en attendant de se faire examiner par un médecin. Enfin, l'obligation d'obtenir un certificat médical peut exercer des pressions sur le système de santé parce qu'elle fait augmenter le nombre de consultations non urgentes chez le médecin et d'autres professionnels de la santé dans le seul but d'obtenir un certificat.

Le congé pour raisons médicales prévu par le Code est conçu de manière à offrir aux employés du secteur privé sous réglementation fédérale le congé avec protection d'emploi dont ils ont besoin s'ils sont malades ou blessés et doivent se prévaloir des prestations de maladie de l'assurance-emploi (l'a.-e.). *L'Arrêté provisoire n° 10 modifiant la Loi sur l'assurance-emploi (prestation d'assurance-emploi d'urgence)* [Arrêté provisoire n° 10]

purposes of EI sickness benefits, meaning that applicants will not be required to provide a medical certificate in order to access these benefits. Interim Order No. 10 came into force on September 27, 2020, and will cease to apply on September 25, 2021. However, since October 1, 2020, employers once again became entitled to require employees to provide medical certificates if they take a medical leave for three or more days following the repeal of the waiver on September 30, 2020. Therefore, if the waiver is not reinstated, an employee could be required to obtain a medical certificate by his or her employer despite not needing to provide such a certificate in order to qualify for EI sickness benefits.

Allowing employers to require medical certificates would undermine the effectiveness of the waiver introduced as part of Interim Order No. 10, as it would require employees in the federally regulated private sector to risk exposing themselves or others to COVID-19 in order to access the leave they need to recover from their illness or injury. It would also increase the number of non-urgent medical visits by employees to medical offices for the sole purpose of seeking medical certificates, adding an unnecessary burden on the health care system.

Some of the mandatory analytical requirements related to this proposal may have been adjusted, as it is related to the Government of Canada's response to COVID-19.

Background

The COVID-19 acute respiratory disease is a condition in which affected individuals can 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 pneumonia, severe acute respiratory syndrome, kidney failure and death.

Canadians have been urged to maintain their vigilance and follow public health guidance as much as possible to contain the spread of the disease. At the outset of the pandemic, many elective surgeries and other procedures were cancelled in order to reduce strain on the health care system and limit the possibility that hospitals and other medical facilities would become vectors for transmission of COVID-19. While these restrictions have eased and elective procedures are once again being performed, the number of new COVID-19 cases has been rising in Canada, fuelled largely by recent increases in Ontario and Quebec. On September 28, 2020,¹ Ontario reported its highest number of daily new infections since the beginning of the pandemic, while Quebec recorded its highest number

pris en vertu de la Loi sur l'a.-e. prolonge la dispense aux fins des prestations de maladie de l'a.-e. de sorte que les demandeurs ne seront pas tenus de fournir un certificat médical pour avoir accès à ces prestations. L'Arrêté provisoire n° 10 est entré en vigueur le 27 septembre 2020 et cessera de s'appliquer le 25 septembre 2021. Toutefois, depuis le 1^{er} octobre 2020, les employeurs ont de nouveau le droit d'exiger des employés qu'ils fournissent un certificat médical s'ils prennent un congé pour raisons médicales d'au moins trois jours, suite à l'abrogation de la dispense le 30 septembre 2020. Par conséquent, si la dispense n'est pas rétablie, un employeur pourrait obliger un employé à obtenir un certificat médical même s'il n'est pas nécessaire de fournir un tel certificat pour être admissible aux prestations de maladie de l'a.-e.

Le fait d'autoriser les employeurs à exiger un certificat médical minerait l'efficacité de la dispense introduite dans l'Arrêté provisoire n° 10, car cela obligerait les employés sous réglementation fédérale à prendre le risque de s'exposer ou d'exposer d'autres personnes à la COVID-19 pour se prévaloir du congé dont ils ont besoin pour se rétablir d'une maladie ou blessure. Cela augmenterait également le nombre de consultations médicales non urgentes des employés aux cabinets des médecins pour la seule raison de chercher un certificat médical, ajoutant ainsi un fardeau inutile au système de santé.

Certaines exigences en matière d'analyses obligatoires relatives à la proposition peuvent avoir été ajustées, car cette dernière est liée à la réponse du gouvernement du Canada à la COVID-19.

Contexte

La COVID-19 est une maladie respiratoire aiguë pouvant provoquer de la fièvre, de la toux et/ou de la difficulté à respirer chez les personnes infectées. Cette affection a clairement démontré qu'elle peut causer une maladie respiratoire grave et potentiellement mortelle. Dans les cas les plus graves, l'infection peut causer une pneumonie, un syndrome respiratoire aigu sévère, une insuffisance rénale et le décès.

Les Canadiens ont été exhortés à demeurer vigilants et à suivre le plus possible les directives de la santé publique afin de limiter la propagation de la maladie. Au début de la pandémie, de nombreuses interventions chirurgicales non urgentes et autres interventions ont été annulées afin de réduire la pression sur le système de santé et de limiter le risque que les hôpitaux et autres établissements de soins médicaux deviennent des vecteurs de la transmission de la COVID-19. Bien que ces restrictions aient été assouplies et que des interventions non urgentes soient de nouveau effectuées, le nombre de nouveaux cas de COVID-19 a augmenté au Canada, en grande partie en raison des hausses récentes observées en Ontario et au Québec. Le 28 septembre 2020¹, l'Ontario a signalé le nombre de

¹ Government of Ontario. 2020. [COVID-19 case data: All Ontario](#).

¹ Gouvernement de l'Ontario. 2020. [Données sur les cas de COVID-19 : l'Ontario dans son ensemble](#).

since May 6, 2020.² With hospitalizations and intensive care unit (ICU) admissions acting as a lagging indicator of COVID-19 infections, these increases in new infections are expected to result in an increase in COVID-19-related hospitalizations and ICU admissions. As a result, medical facilities in some jurisdictions could be under increased stress due to the increasing numbers of COVID-19 patients, amplifying the risk that these facilities could become vectors for transmission.

Objective

The objective of these Regulations is to reduce employees' risk of exposure to COVID-19 and reduce strain on the health care system.

Description

The Regulations, made pursuant to paragraph 264(1)(j.5) of the Code, will amend the *Canada Labour Standards Regulations* to temporarily suspend an employer's ability to require an employee to provide a certificate from a health care practitioner if he or she is absent for three or more days on medical leave. Instead, employers will be able to require employees to provide a written declaration attesting to the fact that they were incapable of working during the period in which they were absent.

Regulatory development

Consultation

These Regulations will temporarily suspend an employer's ability to request medical certificates to justify employee absences of three or more days under medical leave. This measure needs to be in place expeditiously to be effective. Consequently, there was insufficient time to hold formal consultations with stakeholders. Instead, employer and labour stakeholders were informed of the proposed new measure and asked to provide their feedback.

Labour stakeholders indicated that they were supportive of the measure, given the ongoing uncertainty surrounding the COVID-19 pandemic. By contrast, employer representatives expressed strong opposition, arguing that medical certificates help to manage absenteeism and that this is an important management right that the government should not waive.

nouvelles infections quotidiennes le plus élevé depuis le début de la pandémie, tandis que le Québec a enregistré son plus grand nombre depuis le 6 mai 2020². Étant donné que le nombre d'hospitalisations et d'admissions à l'unité de soins intensifs (USI) est un indicateur tardif des infections à la COVID-19, ce nombre accru de nouvelles infections devrait entraîner une augmentation des hospitalisations liées à la COVID-19 et des admissions à l'USI. Ainsi, les établissements de soins médicaux de certaines provinces et de certains territoires pourraient subir des pressions accrues en raison du nombre croissant de patients atteints de la COVID-19, ce qui augmenterait le risque qu'ils deviennent des vecteurs de transmission.

Objectif

L'objectif de ce règlement est de réduire le risque d'exposition des employés à la COVID-19 et de réduire les pressions exercées sur le système de santé.

Description

Pris en vertu de l'alinéa 264(1)j.5) du Code, le Règlement modifiera le *Règlement du Canada sur les normes du travail* afin de suspendre temporairement la capacité d'un employeur d'exiger qu'un employé fournisse un certificat délivré par un professionnel de la santé s'il s'absente du travail pendant trois jours ou plus parce qu'il prend un congé pour raisons médicales. En revanche, les employeurs pourront exiger de l'employé qu'il fournisse une déclaration écrite attestant qu'il était incapable de travailler pendant la période où il s'est absenté.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Ce règlement suspendra temporairement la capacité des employeurs de demander aux employés qui sont en congé pour raisons médicales de fournir un certificat médical pour justifier une absence de trois jours ou plus. Cette mesure doit être mise en application rapidement pour être efficace. Par conséquent, le temps était insuffisant pour tenir des consultations formelles avec les parties prenantes. Au lieu de cela, les représentants des employeurs et du milieu syndical ont été informés de la nouvelle mesure proposée et ont été invités à soumettre leurs commentaires.

Les représentants du milieu syndical ont signifié leur appui à la mesure, étant donné l'incertitude persistante entourant la pandémie du COVID-19. Par contre, les représentants des employeurs ont exprimé une forte opposition, faisant valoir que les certificats médicaux aident à gérer l'absentéisme et qu'il s'agit d'un droit de gestion important auquel le gouvernement ne devrait pas permettre la dérogation.

² Institut national de santé publique du Québec. 2020. [Données COVID-19 au Québec \(available in French only\)](#).

² Institut national de santé publique du Québec. 2020. [Données COVID-19 au Québec](#).

Instrument choice

Medical certificate requirements under the Code may be modified or suspended by regulations made under paragraph 264(1)(j.5) of the Code. There is no discretion in choice of instruments. If regulations are not made, employees who take medical leave and avail themselves of EI sickness benefits could be required to obtain a medical certificate, undermining the intent of Interim Order No. 10, adding unnecessary strain to the health care system, and potentially exposing more workers to COVID-19.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

There are no implications for modern treaty obligations or Indigenous engagement in these Regulations.

Regulatory analysis

Costs and benefits

The analytical requirements for cost-benefit analysis (CBA) have been adjusted, as it relates to the response to COVID-19. The CBA compares the baseline with the regulatory scenario to provide a qualitative assessment of the incremental costs and benefits. The CBA concludes that the Regulations will not impose any incremental costs on employees, while employers may face increased costs if employees take more or longer medical leaves due to the Regulations, as compared to if the employer were able to require the employee to provide a medical certificate after three or more days of absence. However, this is expected to be mitigated by employers' recent experiences administering medical leave without requiring employees to provide medical certificates due to the legislative waiver introduced on March 25, 2020. The Government will also incur some costs to implement the regulatory changes.

Baseline scenario

As of October 1, 2020, employers are able to require that an employee obtain and provide a medical certificate if he or she takes a medical leave of absence for three or more days. This situation could undermine the goal and intent of Interim Order No. 10, which waives medical certificate requirements for EI sickness benefits, by adding unnecessary strain to the health care system, and potentially exposing more workers to COVID-19.

Choix de l'instrument

Les exigences du Code relatives au certificat médical peuvent être modifiées ou suspendues par règlement pris en vertu de l'alinéa 264(1)j.5) du Code. Le choix de l'instrument n'est assujéti à aucun pouvoir discrétionnaire. Si un règlement n'est pas pris, les employés qui prennent un congé pour raisons médicales et se prévalent des prestations de maladie de l'assurance-emploi pourraient être tenus d'obtenir un certificat médical. Cela minerait l'intention de l'Arrêté provisoire n° 10, exercerait des pressions inutiles sur le système de santé et risquerait d'exposer un plus grand nombre de travailleurs à la COVID-19.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Ce règlement n'a aucune incidence sur les obligations découlant de traités modernes ou sur la contribution que les Autochtones peuvent lui apporter.

Analyse de la réglementation

Coûts et avantages

Les exigences en matière d'analyse liées à l'analyse coûts-avantages (ACA) ont été ajustées, car la proposition est liée à la réponse à la COVID-19. L'ACA compare le scénario de base au scénario réglementaire pour fournir une évaluation qualitative des coûts et avantages supplémentaires. L'ACA conclut que le Règlement n'imposera pas de coûts supplémentaires aux employés. En revanche, les employeurs pourraient devoir assumer des coûts accrus si les employés prennent des congés pour raisons médicales plus longs ou plus fréquemment à la suite de l'adoption du Règlement, par comparaison à la situation qui prévaudrait si l'employeur était en mesure d'exiger que l'employé fournisse un certificat médical après trois jours ou plus d'absence. Toutefois, on s'attend à ce que la situation soit atténuée par l'expérience récente des employeurs dans l'administration des congés pour raisons médicales sans exiger que les employés fournissent un certificat médical en raison de la dispense législative instaurée le 25 mars 2020. Le gouvernement engagera également certains coûts pour mettre en œuvre les modifications réglementaires.

Scénario de base

Depuis le 1^{er} octobre 2020, les employeurs peuvent exiger qu'un employé obtienne et fournisse un certificat médical s'il prend un congé pour raisons médicales de trois jours ou plus. Cette situation pourrait miner l'objectif et l'intention de l'Arrêté provisoire n° 10, qui dispense des exigences relatives à l'obtention d'un certificat médical pour recevoir les prestations de maladie de l'a.-e., en ajoutant des pressions inutiles sur le système de santé et en exposant potentiellement un nombre accru de travailleurs à la COVID-19.

Regulatory scenario

Under the regulatory scenario, an employer's ability to require an employee to provide a medical certificate if they take a medical leave of absence for three or more days will be suspended. Instead, the employer will be entitled to require an employee to provide a written declaration attesting to the fact that he or she was incapable of working during the period of the leave, provided the leave is three or more days in length. This change is temporary; the Regulations came into force upon registration and will be automatically repealed on September 25, 2021.

Incremental costs and benefits

The Regulations have no negative cost implications for employees. Instead, they have two potential benefits. The first is financial, as many health care practitioners charge fees to patients for issuing routine medical certificates to justify an employee's absence. The second is health-related, as associations, such as the Canadian Medical Association, have publicly advocated against requiring medical certificates for minor absences, because it risks employees' and others' health, as employees may spread or contract illnesses if they have to seek a medical certificate rather than recovering at home.³

The Regulations may have limited negative cost implications for employers. To the extent that requiring an employee to obtain a medical certificate can be considered a deterrent to abusing the medical leave, it is reasonable to expect that suspending the employer's ability to exercise this deterrent could result in some employees taking more and/or longer medical leaves. Longer and/or more frequent leaves would impose costs on employers associated with redistributing the employee's work among existing employees or replacement employees. However, the Regulations allow employers to require an employee to provide a written declaration attesting to the fact that they were incapable of working during the period of their absence if that absence was three or more days. Providing employers with the option to request an attestation could contribute to reducing the possibility of abuse. A further mitigating circumstance is the fact that between March 25, 2020, and September 30, 2020, employers' ability to request a medical certificate for medical leaves lasting three or more days was suspended. Employers will have adjusted their policies and systems to account for this change and thus are expected to have developed means of identifying potential abuse. Indeed, the Labour Program has not received any complaints from employers alleging that employees are taking advantage of the medical leave as a result of the waiver.

³ Canadian Medical Association. 2018. [Maintaining Ontario's Leadership on Prohibiting the Use of Sick Notes for Short Medical Leaves \(PDF\)](#).

Scénario réglementaire

Selon le scénario réglementaire, le pouvoir d'un employeur d'exiger qu'un employé fournisse un certificat médical s'il prend un congé pour raisons médicales de trois jours ou plus sera suspendu. L'employeur aura plutôt le droit d'exiger qu'un employé fournisse une déclaration écrite attestant qu'il était incapable de travailler pendant la période du congé, pour autant que le congé soit d'une durée de trois jours ou plus. Ce changement est temporaire; le Règlement est entré en vigueur à l'enregistrement et sera automatiquement abrogé le 25 septembre 2021.

Coûts et avantages supplémentaires

Le Règlement n'entraîne aucun coût supplémentaire pour les employés. Il présente plutôt deux avantages potentiels. Le premier est de nature financière, car de nombreux professionnels de la santé imposent des frais aux patients pour la délivrance d'un certificat médical de routine servant à justifier l'absence d'un employé. Le deuxième est lié à la santé, car des associations, comme l'Association médicale canadienne, se sont publiquement prononcées contre l'exigence d'obtention d'un certificat médical pour justifier des absences mineures. Cette exigence risquerait de nuire à la santé des employés et d'autres personnes, car les employés risquent de propager ou de contracter des maladies s'ils doivent obtenir un certificat médical au lieu de se rétablir à la maison³.

Le Règlement pourrait avoir des répercussions négatives limitées sur les coûts pour les employeurs. Dans la mesure où le fait d'exiger qu'un employé obtienne un certificat médical peut être considéré comme un moyen de dissuasion d'abuser de son droit à un congé pour raisons médicales, il est raisonnable de s'attendre à ce que la suspension de la capacité de l'employeur d'exercer ce moyen de dissuasion puisse faire en sorte que certains employés prennent des congés pour raisons médicales plus longs ou plus fréquemment. Des congés plus longs et/ou plus fréquents imposeraient aux employeurs des coûts associés à la redistribution du travail de l'employé parmi les autres employés ou les employés de remplacement. Toutefois, le Règlement permet aux employeurs d'exiger qu'un employé fournisse une déclaration écrite attestant qu'il était incapable de travailler pendant sa période d'absence, si cette absence était de trois jours ou plus. Le fait de donner aux employeurs la possibilité de demander une attestation pourrait contribuer à réduire les risques d'abus. Une autre circonstance atténuante est le fait qu'entre le 25 mars 2020 et le 30 septembre 2020, les employeurs n'avaient plus la capacité de demander un certificat médical pour justifier des absences pour raisons médicales de trois jours ou plus. Les employeurs devraient déjà avoir modifié leurs politiques et leurs systèmes pour tenir compte de ce changement et devraient donc avoir élaboré des mécanismes

³ Association médicale canadienne. 2018. [Maintaining Ontario's Leadership on Prohibiting the Use of Sick Notes for Short Medical Leaves \(PDF, disponible en anglais seulement\)](#).

Any incremental medical leave that is taken as a result of the employee not being required to provide a medical certificate can be attributed to these Regulations. When an employee takes a medical leave of absence, the employer bears a cost. Employers who pay other employees overtime to complete the work of an employee who is on leave would face incremental costs. Based on the average weekly wage in the federally regulated private sector, this incremental cost is estimated at approximately \$600 per marginal week of absence, per employee.⁴ This assumes that each hour that the employee who is on leave would have worked is covered by assigning overtime to another employee making the same wage.

The Regulations are expected to benefit employers in two ways. First, the Regulations will reduce the possibility that COVID-19 and other infectious illnesses will be spread in their workplace. According to a survey conducted in 2018 by the Canadian Medical Association, eight out of ten respondents said they were more likely to report to work while sick if their employer required a sick note for a minor illness.⁵ Employees attending work while sick with COVID-19 or another communicable illness could lead to further absences and increased costs for employers. Second, employers are currently required to retain medical certificates related to medical leave, and their requests for those medical certificates, for a period of three years. These Regulations are therefore expected to result in a minor reduction in their administrative costs, as there will be no medical certificates to retain during the life of the Regulations. Estimates for these administrative savings are provided in the one-for-one rule section below.

The cost of implementation of the Regulations for the Government of Canada will be low and absorbed through existing operating resources. The resources will be used to update communication and outreach materials, training materials, and to inform the Employment and Social Development Canada (ESDC) Labour Program inspectors of the changes.

leur permettant de détecter les abus potentiels. En effet, le Programme du travail n'a reçu aucune plainte d'employeurs alléguant que des employés abusent de leur droit au congé pour raisons médicales en raison de la dispense.

Tout congé pour raisons médicales supplémentaire pris parce que l'employé n'est pas obligé de fournir un certificat médical peut être attribué à ce règlement. Lorsqu'un employé prend un congé pour raisons médicales, l'employeur subit un coût. Les employeurs qui versent à d'autres employés une rémunération des heures supplémentaires pour effectuer le travail de collègues en congé devront assumer des coûts supplémentaires. D'après le salaire hebdomadaire moyen dans le secteur privé sous réglementation fédérale, ce coût supplémentaire est estimé à environ 600 \$ par semaine supplémentaire d'absence par employé⁴. Ce scénario suppose que chaque heure de travail de l'employé en congé est attribuée à un autre employé touchant le même salaire et travaillant en heures supplémentaires.

Le Règlement devrait profiter aux employeurs de deux façons. Premièrement, ce règlement réduira le risque que la COVID-19 et d'autres maladies infectieuses se propagent dans leur milieu de travail. Selon une enquête menée en 2018 par l'Association médicale canadienne, huit répondants sur dix ont indiqué qu'ils étaient plus susceptibles de se présenter au travail alors qu'ils étaient malades si leur employeur exigeait un billet du médecin pour une maladie mineure⁵. Les employés qui se présentent au travail alors qu'ils sont infectés par la COVID-19 ou une autre maladie transmissible pourraient entraîner d'autres absences et des coûts accrus pour les employeurs. Deuxièmement, les employeurs sont actuellement tenus de conserver les certificats médicaux liés aux congés pour raisons médicales et leurs demandes d'obtention de ces certificats médicaux pour une période trois ans. On s'attend donc à ce que le Règlement entraîne une légère réduction des coûts administratifs, car il n'y aura pas de certificats médicaux à conserver pendant la durée d'application du Règlement. Les estimations de ces économies administratives sont présentées dans la partie sur la règle du « un pour un » ci-dessous.

Le coût de la mise en œuvre de ce règlement pour le gouvernement du Canada sera faible et absorbé par les ressources de fonctionnement actuelles. Les ressources seront mises à contribution pour mettre à jour le matériel de communication, de sensibilisation et de formation, ainsi que pour informer les inspecteurs du Programme du travail d'Emploi et Développement social Canada (EDSC) des changements apportés.

⁴ Labour Program calculations based on Statistics Canada, *Labour Force Survey*, 2019.

⁵ Ipsos. 2018. [Staying Home Sick? Eight in Ten \(82%\) Employed Canadians Would go to Work Sick if their Employer Required Sick Notes for Minor Illnesses.](#)

⁴ Calculs du Programme du travail fondés sur l'*Enquête sur la population active* de Statistique Canada, 2019.

⁵ Ipsos. 2018. [Staying Home Sick? Eight in Ten \(82%\) Employed Canadians Would go to Work Sick if their Employer Required Sick Notes for Minor Illnesses \(disponible en anglais seulement\).](#)

Table – Overview of the results for the incremental costs and benefits

Stakeholder	Cost Item and Description	Benefit Item and Description
Employees	No costs to employees have been identified.	The Regulations <ul style="list-style-type: none"> save employees time and money by ensuring that they are not required to obtain and provide certificates from health care practitioners, as this requirement often involves travel and waiting times and also costs patients money to procure; ensure that employees are able to recover at home, rather than potentially contracting illnesses due to being required to obtain a medical certificate.
Employers	Insofar as these Regulations lead to employees taking more or longer medical leaves due to not being required to provide medical certificates, it may impose the following costs on employers: <ul style="list-style-type: none"> Employers who pay other employees overtime to complete the work of an employee who is on leave would face incremental costs. This incremental cost is estimated at approximately \$600 per marginal week of absence, per employee. This assumes that each hour that the employee who is on leave would have worked is covered by assigning overtime to another employee making the same wage. Employers who hire replacements to cover an employee's leave may face minor incremental costs associated with retaining or hiring replacement workers while an employee is on medical leave. 	The Regulations will contribute to reducing the possibility that COVID-19 and other infectious illnesses will be spread in the workplace. According to a survey conducted in 2018 by the Canadian Medical Association, eight out of ten respondents said they were more likely to report to work while sick if their employer required a sick note for a minor illness. Employees attending work while sick with COVID-19 or another communicable illness could lead to further absences and increased costs for employers.
Canadians	No costs to the broader public have been identified.	The Regulations benefit the broader public by ensuring that employees who are sick can remain home, limiting the possibility of them spreading COVID-19 and other illnesses to others.
Government	The Government will incur minor implementation costs to update communication and outreach materials, training materials, and inform ESDC Labour Program inspectors of the changes.	

Tableau – Aperçu des résultats liés aux coûts et avantages supplémentaires

Intervenant	Coût et description	Avantage et description
Employés	Aucun coût pour les employés n'a été déterminé.	Le Règlement : <ul style="list-style-type: none"> fait épargner du temps et de l'argent aux employés en s'assurant qu'ils ne sont pas tenus d'obtenir et de fournir des certificats des professionnels de la santé, car cette exigence entraîne souvent des déplacements, des temps d'attente et entraîne des coûts financiers pour les patients qui doivent se les procurer; garantit que les employés peuvent se rétablir à la maison au lieu de courir le risque de contracter des maladies parce qu'ils doivent obtenir un certificat médical.

Intervenant	Coût et description	Avantage et description
Employeurs	<p>Dans la mesure où ce règlement fait en sorte que les employés prennent des congés pour raisons médicales plus longs ou plus fréquemment parce qu'ils ne sont pas tenus de fournir un certificat médical, il peut imposer les coûts suivants aux employeurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les employeurs qui versent à d'autres employés une rémunération des heures supplémentaires pour effectuer le travail de collègues en congé devront assumer des coûts supplémentaires. Ce coût supplémentaire est estimé à environ 600 \$ par semaine supplémentaire d'absence, par employé. Ce scénario suppose que chaque heure de travail de l'employé en congé est attribuée à un autre employé touchant le même salaire et travaillant en heures supplémentaires. • Les employeurs qui embauchent des employés de remplacement pour assumer la charge de travail d'un employé en congé peuvent devoir assumer des coûts supplémentaires minimes liés au maintien en poste ou à l'embauche d'employés de remplacement pendant la période de congé pour raisons médicales de l'employé. 	<p>Le Règlement contribuera à réduire le risque que la COVID-19 et d'autres maladies infectieuses se propagent dans le lieu de travail. Selon une enquête menée en 2018 par l'Association médicale canadienne, huit répondants sur dix ont indiqué qu'ils étaient plus susceptibles de se présenter au travail alors qu'ils sont atteints d'une maladie mineure si leur employeur exigeait un billet du médecin. Les employés qui se présentent au travail alors qu'ils sont infectés par la COVID-19 ou une autre maladie transmissible pourraient entraîner d'autres absences et des coûts accrus pour les employeurs.</p>
Canadiens	Aucun coût pour le grand public n'a été cerné.	Le Règlement entraîne des avantages pour le grand public en veillant à ce que les employés malades puissent rester à la maison, ce qui limite le risque qu'ils propagent la COVID-19 et d'autres maladies à d'autres personnes.
Gouvernement	Le gouvernement engagera des coûts minimes pour mettre à jour le matériel de communication, de sensibilisation et de formation, ainsi que pour informer les inspecteurs du Programme du travail d'EDSC des changements apportés.	

Small business lens

Small businesses represented approximately 95% of all employers in the federally regulated private sector, but employed approximately 13% of all employees in 2019. These businesses are generally less well equipped to absorb absences of employees as compared to larger businesses. This is due to their small workforce and their consequently limited ability to reassign the absent employee's work to other employees. Insofar as employees take longer or more medical leaves as a result of not being required by their employer to provide a medical certificate, this may result in incremental costs for small businesses needing to retain or hire replacement workers to complete the work of an employee who is on leave due to not being required to produce a medical certificate after these Regulations come into force. This could result in minor costs associated with retaining and/or onboarding replacement workers to cover for the employee's additional period of absence.

Additional flexibility for small businesses is provided to employers by allowing them to require employees to provide a written declaration as a substitute to a medical certificate. Removing the requirement for a medical certificate will also benefit small businesses by reducing the risk

Lentille des petites entreprises

En 2019, les petites entreprises représentaient environ 95 % de tous les employeurs du secteur privé sous réglementation fédérale, mais comptaient environ 13 % de tous les employés. Ces entreprises sont généralement moins bien outillées pour absorber les absences d'employés que les grandes entreprises. Cette situation est attribuable à leur effectif restreint et à leur capacité limitée de réaffecter le travail de l'employé absent à d'autres employés. Dans la mesure où les employés prennent des congés pour raisons médicales plus longs ou plus fréquemment parce qu'ils ne sont pas tenus de fournir à leur employeur un certificat médical, cela peut entraîner des coûts supplémentaires pour les petites entreprises qui doivent maintenir en poste ou embaucher des travailleurs de remplacement pour effectuer le travail d'un employé qui est en congé parce qu'il n'est pas tenu de produire un certificat médical après l'entrée en vigueur du Règlement. Cela pourrait entraîner des coûts minimes pour assurer le maintien en poste ou l'intégration de travailleurs de remplacement pour couvrir la période d'absence additionnelle de l'employé.

Une souplesse accrue pour les petites entreprises est fournie aux employeurs en leur permettant d'exiger aux employés qu'ils fournissent une déclaration écrite au lieu d'un certificat médical. La suppression de l'exigence d'un certificat médical profiterait également aux petites

of more widespread clusters of COVID-19 that could occur if requiring medical certificates were to prevent people from self-isolating.

One-for-one rule

The one-for-one rule applies because there is an incremental decrease in administrative burden on federally regulated employers.

Pursuant to paragraph 24(2)(1) of the *Canada Labour Standards Regulations*, federally regulated employers are required to retain copies of medical certificates they receive related to medical leave, as well as their requests to employees for those medical certificates. By temporarily removing employers' ability to request these medical certificates, employers will not be required to file and retain these certificates and requests during the life of the Regulations. The annualized reduction in administrative costs over a 10-year period is estimated to be \$4,597 or \$0.25 per employer (2012 Can\$).

The administrative burden cost reduction was calculated assuming that it takes on average five minutes for an employer to file and, if required, produce each medical certificate. Based on historical data, it is assumed that this will occur for the purposes of proof of compliance at a frequency of 1.3 times per each of the 18 500 employers subject to these Regulations. This task is assumed to be done by administrative occupations at an hourly cost of \$29.64.

Regulatory cooperation and alignment

Responsibility for the regulation of labour matters is constitutionally divided between the federal, provincial and territorial governments. The federal government has exclusive authority to legislate labour standards for the federally regulated private sector (e.g. banking, telecommunications, broadcasting and inter-provincial and international transportation), federal Crown corporations, as well as for certain activities on First Nations reserves. This includes about 955 000 employees (or approximately 6% of all employees in Canada) working for 18 500 employers.⁶

Labour standards for other sectors — such as manufacturing, construction, primary industries, and wholesale and retail trade — fall within the exclusive jurisdiction of the

entreprises en réduisant le risque de grappes plus larges de COVID-19 qui pourraient se produire si l'exigence d'obtenir les certificats médicaux empêchait les gens de s'isoler.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique parce que le fardeau administratif des employeurs sous réglementation fédérale diminue progressivement.

En vertu de l'alinéa 24(2)1) du *Règlement du Canada sur les normes du travail*, les employeurs sous réglementation fédérale sont tenus de conserver des copies des certificats médicaux qu'ils reçoivent relativement aux congés pour raisons médicales, ainsi que de leurs demandes de certificat médical aux employés. En éliminant temporairement la capacité des employeurs de demander ces certificats médicaux, les employeurs ne seront pas tenus de déposer et de conserver ces certificats et ces demandes pendant la durée d'application du Règlement. La réduction annualisée des coûts administratifs sur une période de 10 ans est estimée à 4 597 \$ ou 0,25 \$ par employeur (en dollars canadiens de 2012).

La réduction des coûts du fardeau administratif a été calculée en supposant qu'il faut en moyenne cinq minutes à un employeur pour déposer et, si nécessaire, produire chaque certificat médical. Sur la base des données historiques, on suppose que cela se produira aux fins de preuve de conformité à une fréquence de 1,3 fois pour chacun des 18 500 employeurs assujettis à ce règlement. Cette tâche est censée être exécutée par des membres du personnel administratif au coût horaire de 29,64 \$.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Selon la Constitution, la responsabilité à l'égard de la réglementation des questions liées au travail est partagée entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Le gouvernement fédéral a la compétence exclusive de légiférer sur les normes du travail pour le secteur privé sous réglementation fédérale (par exemple banques, télécommunications, radiodiffusion et transport interprovincial et international), les sociétés d'État fédérales, ainsi que certaines activités dans les réserves des Premières Nations. Cette compétence touche environ 955 000 employés (soit environ 6 % de tous les employés au Canada) qui travaillent pour 18 500 employeurs⁶.

Les normes du travail pour d'autres secteurs, comme la fabrication, la construction, les industries primaires et le commerce de gros et de détail, relèvent de la compétence

⁶ Labour Program calculations based on Statistics Canada, *Survey of Employment, Payrolls and Hours, 2015 to 2019*; Statistics Canada, *Federal Jurisdiction Workplace Survey, 2015*; and Statistics Canada, *Canadian Census, 2016*.

⁶ Calculs du Programme du travail fondés sur *l'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail* (EERH) de Statistique Canada, 2015 à 2019; *l'Enquête sur les milieux de travail de compétence fédérale* de Statistique Canada, 2015; le Recensement canadien de 2016 de Statistique Canada.

provinces and territories. Four of these provinces' labour standards legislation (Alberta, Manitoba, Quebec and Saskatchewan) provide employees in their jurisdictions with access to long-term job protected leave (i.e. leave of more than two weeks) in the event that they are ill or injured, facilitating their access to EI sickness benefits. All four of these jurisdictions either require the employee to provide a medical certificate or allow the employer to request a medical certificate in order to access the leave. In addition, as part of their response to COVID-19, 10 provinces and territories have introduced or activated special leaves of absence related to COVID-19. These include Alberta, British Columbia, Manitoba, New Brunswick, Newfoundland and Labrador, Nova Scotia, Ontario, Prince Edward Island, Saskatchewan and the Yukon. With the exception of Yukon, each of these jurisdictions provides for an indefinite leave of absence where an employee is incapable to work for reasons related to COVID-19, including caregiving responsibilities arising due to COVID-19. Medical certificates are not required to access any of these leaves.

Given time constraints, the Labour Program did not hold discussions with provinces and territories regarding waiving medical certificate requirements in their labour standards legislation.

Strategic environmental assessment

A preliminary environmental scan revealed no environmental impacts associated with these amendments.

Gender-based analysis plus (GBA+)

The Regulations prevent individuals from being potentially exposed to illnesses, including COVID-19, while seeking to obtain a medical certificate following an employer's request. Unfortunately, there is no information available on the characteristics of employees who take medical leave under the Code. This is due to the fact that leaves of absence are discussed and arranged directly between employers and employees with no government involvement.

However, there is evidence to suggest that the Regulations will disproportionately benefit women, as women are more likely to take sickness-related leave than men, and these leaves tend to last longer on average than those of men. For instance, in 2018–2019, women established more claims for EI sickness benefits (56.1%) than men (43.9%) and received benefits for longer, on average, than men

exclusive des provinces et des territoires. Dans leurs lois sur les normes du travail, quatre de ces provinces (Alberta, Manitoba, Québec et Saskatchewan) offrent aux employés relevant de leur compétence un congé avec protection de l'emploi de longue durée (c'est-à-dire un congé de plus de deux semaines) s'ils sont malades ou blessés, facilitant leur accès aux prestations de maladie de l'a.-e. Ces quatre juridictions exigent que l'employé fournisse un certificat médical ou autorisent l'employeur à demander un certificat médical pour se prévaloir de ce congé. De plus, dans le cadre de leur réponse à la COVID-19, 10 provinces et territoires ont introduit ou activé des congés spéciaux liés à la COVID-19. Ces provinces et territoires incluent l'Alberta, la Colombie-Britannique, le Manitoba, le Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve-et-Labrador, la Nouvelle-Écosse, l'Ontario, l'Île-du-Prince-Édouard, la Saskatchewan et le Yukon. À l'exception du congé du Yukon, ces congés permettent généralement aux employés de prendre autant de congés que nécessaire s'ils sont incapables de travailler pour des raisons liées à la COVID-19. Les certificats médicaux ne sont pas requis pour se prévaloir de l'un ou l'autre de ces congés.

Compte tenu des contraintes de temps, le Programme du travail n'a pas tenu de discussions avec les provinces et les territoires au sujet de la dispensation des exigences relatives au certificat médical dans leurs lois sur les normes du travail.

Évaluation environnementale stratégique

Une analyse préliminaire de l'environnement n'a révélé aucune incidence environnementale associée à ces modifications.

Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

Le Règlement empêche les personnes d'être potentiellement exposées à des maladies, y compris la COVID-19, lorsqu'elles cherchent à obtenir un certificat médical à la demande d'un employeur. Malheureusement, il n'existe aucune information sur les caractéristiques des employés qui prennent un congé pour raisons médicales en vertu du Code. Cette absence d'information s'explique par le fait que les congés sont négociés et organisés directement entre les employeurs et les employés sans intervention du gouvernement.

Toutefois, il semble que le Règlement avantagera de façon disproportionnée les femmes, car elles sont plus susceptibles que les hommes de prendre des congés pour raisons médicales, et ces congés tendent à durer en moyenne plus longtemps que ceux des hommes. Par exemple, en 2018-2019, les femmes ont présenté plus de demandes de prestations de maladie de l'a.-e. (56,1 %) que les hommes

(10.1 weeks compared to 9.4 for men).⁷ There is also evidence to suggest that, in general, women tend to have higher sickness absence rates than men.⁸

Implementation

The Regulations came into force upon registration.

The ESDC Labour Program will prepare interpretation and guidance materials for employees and employers on their new rights and responsibilities, specifically to allow employers time to implement any necessary changes to their workplace policies and procedures. These materials will be available on the Canada.ca website.

Contact

Douglas Wolfe
Senior Director
Strategic Policy, Analysis and Workplace Information
Directorate
Labour Program
Employment and Social Development Canada
165 Hôtel-de-Ville Street
Place du Portage, Phase II, 9th Floor
Gatineau, Quebec
Email: douglas.wolfe@labour-travail.gc.ca

(43,9 %) et elles ont touché les prestations plus longtemps, en moyenne, que les hommes (10,1 semaines comparativement à 9,4 semaines pour les hommes)⁷. Des données probantes prouvent à penser que les taux d'absence pour cause de maladie des femmes sont plus élevés que ceux des hommes d'une façon générale⁸.

Mise en œuvre

Le Règlement est entré en vigueur au moment de l'enregistrement.

Le Programme du travail d'EDSC préparera des documents d'interprétation et d'orientation à l'intention des employés et des employeurs sur leurs nouveaux droits et leurs nouvelles responsabilités, en particulier pour donner aux employeurs le temps d'apporter les changements nécessaires à leurs politiques et procédures de travail. Ces documents seront disponibles sur le site Web Canada.ca.

Personne-ressource

Douglas Wolfe
Directeur principal
Direction de la politique stratégique, de l'analyse et de l'information sur les milieux de travail
Programme du travail
Emploi et Développement social Canada
165, rue Hôtel-de-Ville
Place du Portage, Phase II, 9^e étage
Gatineau (Québec)
Courriel : douglas.wolfe@labour-travail.gc.ca

⁷ Canada Employment Insurance Commission. 2020. [Employment Insurance Monitoring and Assessment Report for the fiscal year beginning April 1, 2018 and ending March 31, 2019](#).

⁸ Bekker, Marrie, Rutte, C. and Van Rijswijk, Karen. 2009. "Sickness Absence: A Gender-focused Review." *Psychology, Health and Medicine*. Vol. 14, No. 4, 405-418.

⁷ Commission de l'assurance-emploi du Canada. 2020. [Rapport de contrôle et d'évaluation de l'assurance-emploi pour l'exercice financier commençant le 1^{er} avril 2018 et se terminant le 31 mars 2019](#).

⁸ Bekker, Marrie, Rutte, C. et Van Rijswijk, Karen. 2009. « Sickness Absence: A Gender-focused Review. » *Psychology, Health and Medicine*. vol. 14, n° 4, 405-418.

Registration
SOR/2020-227 October 14, 2020

INCOME TAX ACT

P.C. 2020-805 October 9, 2020

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 221^a of the *Income Tax Act*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Income Tax Regulations, No. 2 (COVID-19 – Wage Subsidy for Furloughed Employees)*.

Regulations Amending the Income Tax Regulations, No. 2 (COVID-19 – Wage Subsidy for Furloughed Employees)

Amendment

1 The portion of section 8901.2 of the *Income Tax Regulations*¹ before paragraph (a) is replaced by the following:

8901.2 The amount determined by regulation in respect of a qualifying entity for the purposes of clause (b)(iv)(B) of the description of A in subsection 125.7(2) of the Act for a week in a qualifying period described in paragraph (c.4) or (c.5) of the definition *qualifying period* in subsection 125.7(1) of the Act is the greater of

Coming into Force

2 These Regulations are deemed to have come into force on September 27, 2020.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

On July 17, 2020, the Government of Canada announced that the Canada Emergency Wage Subsidy (CEWS) would

^a S.C. 2018, c. 12, s. 32

^b R.S., c. 1 (5th Suppl.)

¹ C.R.C., c. 945

Enregistrement
DORS/2020-227 Le 14 octobre 2020

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

C.P. 2020-805 Le 9 octobre 2020

Sur recommandation de la ministre des Finances et en vertu de l'article 221^a de la *Loi de l'impôt sur le revenu*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu n° 2 (COVID-19, subvention salariale pour les employés en congé sans solde)*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu n° 2 (COVID-19, subvention salariale pour les employés en congé sans solde)

Modification

1 Le passage de l'article 8901.2 du *Règlement de l'impôt sur le revenu*¹ précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

8901.2 Le montant déterminé par règlement, relativement à une entité admissible pour l'application de la division b)(iv)(B) de l'élément A de la formule figurant au paragraphe 125.7(2) de la Loi, pour une semaine dans une période d'admissibilité visée à l'un des alinéas c.4) ou c.5) de la définition de *période d'admissibilité* au paragraphe 125.7(1) de la Loi est le plus élevé des montants suivants :

Entrée en vigueur

2 Le présent règlement est réputé être entré en vigueur le 27 septembre 2020.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Le 17 juillet 2020, le gouvernement du Canada a annoncé que la Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC)

^a L.C. 2018, ch. 12, art. 32

^b L.R., ch. 1 (5^e suppl.)

¹ C.R.C., ch. 945

be extended for five additional four-week periods ending on November 21, 2020, with the ability to further extend the CEWS until the end of December 2020. The rules for this extension are set out in *An Act respecting further COVID-19 measures* (S.C. 2020, c. 11), which received royal assent on July 27, 2020.

The rules specify the CEWS treatment for furloughed employees (i.e. employees temporarily on paid leave) for periods five and six (from July 5 to August 1, 2020, and from August 2 to August 29, 2020, respectively). For these periods, the CEWS provides employers a maximum weekly subsidy of \$847 for each furloughed employee who was paid in respect of the week. For period seven (from August 30 to September 26, 2020) and any subsequent period, the CEWS rules provide the authority to prescribe by regulation amounts to be used in the computation of the CEWS subsidy available in respect of a furloughed employee.

On August 21, 2020, the Government extended to period seven the treatment of furloughed employees under the CEWS rules for periods five and six, providing the same maximum subsidy of \$847 per week in respect of remuneration paid to a furloughed employee.

On September 25, 2020, the Government proposed to extend to period eight (from September 27 to October 24, 2020), the treatment of furloughed employees under the CEWS rules for periods five, six and seven, providing the same maximum subsidy of \$847 per week in respect of remuneration paid to a furloughed employee.

Objective

- To provide rules for the treatment of furloughed employees under the CEWS for period eight.

Description and rationale

The amendments to the *Income Tax Regulations* (the Regulations) provide that, for the period from September 27 to October 24, 2020, the amount determined for a furloughed employee in respect of a week will be the same as the amount determined for a furloughed employee in respect of a week in the prior qualifying periods (i.e. periods five, six, and seven). This provides a maximum subsidy of \$847 per week in respect of remuneration paid to a furloughed employee. This extension of the CEWS treatment for furloughed employees is intended to provide certainty to employers regarding the wage subsidy for which they are eligible.

These amendments are intended to maximize employment during the post-pandemic economic recovery. In particular, they continue to ensure that employees that

serait prolongée pour cinq périodes additionnelles de quatre semaines prenant fin le 21 novembre 2020, avec la possibilité de prolonger davantage la SSUC jusqu'à la fin de décembre 2020. Les règles relatives à cette prolongation sont énoncées dans la *Loi concernant des mesures supplémentaires liées à la COVID-19* (L.C. 2020, ch. 11), qui a reçu la sanction royale le 27 juillet 2020.

Les règles précisent le traitement de la SSUC des employés en congé sans solde (c'est-à-dire les employés temporairement mis à pied) pour les périodes cinq et six (du 5 juillet au 1^{er} août 2020 et du 2 août au 29 août 2020, respectivement). Pour ces périodes, la SSUC offre aux employeurs une subvention hebdomadaire maximale de 847 \$ pour chaque employé en congé sans solde qui a été rémunéré pour la semaine. Pour la période sept (du 30 août au 26 septembre 2020) et toute période qui suit, les règles relatives à la SSUC confèrent le pouvoir de prescrire par règlement les sommes qui seront utilisées dans le calcul de la SSUC offerte à un employé en congé sans solde.

Le 21 août 2020, le gouvernement a étendu à la septième période le traitement des employés en congé sans solde en vertu des règles de la SSUC pour les périodes cinq et six, en accordant la même subvention maximale de 847 \$ par semaine à l'égard de la rémunération versée à un employé en congé sans solde.

Le 25 septembre 2020, le gouvernement a proposé d'étendre à la période huit (du 27 septembre au 24 octobre 2020) le traitement des employés en congé sans solde en vertu des règles de la SSUC pour les périodes cinq, six et sept, prévoyant la même subvention maximale de 847 \$ par semaine à l'égard de la rémunération versée à un employé en congé sans solde.

Objectif

- Fournir des règles pour le traitement des employés en congé sans solde selon la SSUC pour la période huit.

Description et justification

Les modifications au *Règlement de l'impôt sur le revenu* (le Règlement) prévoient que, pour la période du 27 septembre au 24 octobre 2020, le montant déterminé pour un employé en congé sans solde à l'égard d'une semaine sera le même que le montant déterminé pour un employé en congé sans solde pour une semaine au cours des périodes de référence précédentes (c'est-à-dire les périodes cinq, six et sept). Cela donnera une subvention maximale de 847 \$ par semaine à l'égard de la rémunération versée à un employé en congé sans solde. Cette extension du traitement de la SSUC pour les employés en congé sans solde vise à donner aux employeurs une certitude quant à la subvention salariale à laquelle ils ont droit.

Ces modifications visent à maximiser l'emploi pendant la relance économique après la pandémie. En particulier, elles continuent de veiller à ce que les employés qui sont

are furloughed as a result of the COVID-19 pandemic have timely and efficient support.

The treatment for furloughed employees, through the amendments to the Regulations, will continue to promote the maintenance of the relationship between employers and employees, especially where businesses are partly shutdown or facing decreased demands for their goods or services. It will also ensure that employers have the certainty they require to quickly rehire the workers they need through the pandemic recovery, and could also relieve pressure on the employment insurance system in the coming months.

Consultation

Through town halls, round tables, online surveys and correspondence, the Government is continuously consulting with the public, including business and labour representatives, regarding potential adjustments to the measures implemented to support workers as they transition back to work through the recovery phase of the pandemic.

These regulatory amendments incorporate many stakeholder views to the CEWS.

Cost-benefit analysis

Offering the same support under the CEWS for furloughed employees through period eight as under periods five, six and seven will continue to meet the Government of Canada's priority of ensuring that Canadians can access the support they need through the COVID-19 crisis. It will also contribute to preserving the employee-employer relationship in situations where employers were ordered to shut down their business or are facing decreased demand, while maintaining the incentive to work.

The cost to Government of the CEWS measures, before these amendments, has been estimated to be approximately \$83.6 billion. It is expected that extending the CEWS from September 27 to October 24, 2020, for furloughed employees with the same level of subsidy as offered from July 6 through September 26, 2020, will add approximately \$260 million to the total cost of the CEWS.

Eligible entities and employers applying for the CEWS for this four-week qualifying period for their employees will likely encounter some administrative costs through the process. However, these costs would not outweigh amounts received as a benefit under this program.

en congé sans solde en raison de la pandémie de la COVID-19 obtiennent un soutien rapide et efficace.

Le traitement des employés en congé sans solde, grâce aux modifications du Règlement, continuera de promouvoir le maintien de la relation entre les employeurs et les employés, en particulier lorsque les entreprises sont partiellement fermées ou font face à une diminution de la demande de leurs produits ou services. Cela donnera également aux employeurs l'assurance de pouvoir réembaucher rapidement les travailleurs dont ils ont besoin pendant la reprise économique post-pandémique, et pourrait également alléger la pression sur le système d'assurance-emploi au cours des prochains mois.

Consultation

Par l'entremise de réunions publiques, de tables rondes, de sondages en ligne et de correspondance, le gouvernement ne cesse de consulter le public, y compris des représentants d'entreprises et de syndicats, concernant des ajustements potentiels aux mesures mises en œuvre pour soutenir les travailleurs pendant leur transition de retour au travail par la phase de rétablissement de la pandémie.

Ces modifications réglementaires prennent en compte les points de vue d'un bon nombre d'intervenants sur la SSUC.

Analyse coûts-avantages

Offrir le même soutien dans le cadre de la SSUC aux employés en congé sans solde pendant la huitième période que pour les périodes cinq, six et sept continuera de répondre à la priorité du gouvernement du Canada de s'assurer que les Canadiens puissent accéder au soutien dont ils ont besoin pendant la crise de la COVID-19. Il contribuera également à préserver la relation employé-employeur dans les situations où les employeurs ont reçu l'ordre de fermer leur entreprise ou font face à une diminution de la demande, tout en maintenant l'incitation au travail.

Le coût des mesures liées à la SSUC pour le gouvernement, avant ces modifications, a été estimé à environ 83,6 milliards de dollars. On prévoit que l'extension de la SSUC du 27 septembre au 24 octobre 2020 pour les employés en congé sans solde avec le même niveau de subvention que celui offert du 6 juillet au 26 septembre 2020 ajoutera environ 260 millions de dollars au coût total de la SSUC.

Les entités et les employeurs admissibles qui présentent une demande de SSUC pour cette période d'admissibilité supplémentaire de quatre semaines pour leurs employés engageront des frais administratifs mineurs pendant le processus. Toutefois, ces frais ne devraient pas dépasser les sommes reçues à titre de prestation dans le cadre de ce programme.

Small business lens

Small businesses may, but are not required to, apply for the CEWS. Any small business that does apply for these benefits may encounter some administrative costs when doing so. Nevertheless, these costs should not outweigh amounts received by small businesses as a subsidy under the CEWS. Small businesses may benefit from these measures as they help to preserve the employee-employer relationship while maintaining an incentive to work in this period of reduced economic activity.

One-for-one rule

The one-for-one rule applies because any employer that becomes or continues to be eligible and applies for the CEWS will encounter some administrative costs. The amendments address an emergency circumstance and are exempt from the requirement to offset administrative burden under the one-for-one rule.

Regulatory cooperation and alignment

Due to the urgency and specificity of this measure, there were no requirements regarding the CEWS Regulations and, therefore, no steps were taken to coordinate or to align them with other regulatory jurisdictions.

Implementation

The Canada Revenue Agency (CRA) administers the CEWS. The CRA will apply the amendments in respect of a qualifying period, as defined in the *Income Tax Act*, for the additional four-week period (from September 27 to October 24, 2020), with respect to eligible employers.

The Regulations are subject to the existing reporting and compliance mechanisms available under the *Income Tax Act*. These mechanisms allow the Minister of National Revenue to assess and reassess tax payable, conduct audits and seize relevant records and documents.

Contacts

Lori Merrigan
Income Tax Legislation
Tax Policy Branch
Telephone: 343-542-6855
Email: lori.merrigan@canada.ca

Lentille des petites entreprises

Les petites entreprises peuvent présenter une demande de SSUC, mais ne sont pas tenues de le faire. Toutes les petites entreprises qui font une demande pour avoir accès à ces prestations peuvent engager des frais administratifs. Néanmoins, ces frais ne devraient pas dépasser les sommes reçues par les petites entreprises à titre de prestation dans le cadre de la SSUC. Les petites entreprises peuvent bénéficier de ces mesures étant donné qu'elles aident à préserver la relation employé-employeur tout en maintenant une incitation au travail en cette période d'activité économique réduite.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique parce que l'employeur qui devient admissible, ou continue de l'être, et présente une demande de SSUC engagera des frais administratifs. Les modifications traitent d'une situation d'urgence et sont exemptées de l'obligation de compenser les coûts du fardeau administratif en vertu de la règle du « un pour un ».

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

En raison de l'urgence et de la spécificité de cette mesure, il n'y avait aucune exigence concernant le Règlement sur la SSUC et, par conséquent, aucune mesure n'a été prise pour le coordonner ou l'harmoniser avec d'autres compétences réglementaires.

Mise en œuvre

L'Agence du revenu du Canada (ARC) administre la SSUC. L'ARC appliquera les modifications relativement à une période d'admissibilité, au sens de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, pour la période additionnelle de quatre semaines (du 27 septembre au 24 octobre 2020), à l'égard des employeurs admissibles.

Le Règlement est assujéti aux mécanismes existants de déclaration et de conformité disponibles en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Ces mécanismes permettent au ministre du Revenu national d'établir une cotisation et une nouvelle cotisation à l'égard de l'impôt à payer, de mener des vérifications et de saisir les registres et documents pertinents.

Personnes-ressources

Lori Merrigan
Législation de l'impôt sur le revenu
Direction de la politique de l'impôt
Téléphone : 343-542-6855
Courriel : lori.merrigan@canada.ca

Dominique D'Allaire
Finance Legal Services
Telephone: 613-668-6650
Email: dominique.dallaire2@canada.ca

Dominique D'Allaire
Services juridiques de Finances
Téléphone : 613-668-6650
Courriel : dominique.dallaire2@canada.ca

Registration
SOR/2020-228 October 14, 2020

SPECIAL ECONOMIC MEASURES ACT

P.C. 2020-806 October 14, 2020

Whereas the Governor in Council is of the opinion that gross and systematic human rights violations have been committed in Belarus;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to subsections 4(1)^a, (1.1)^b, (2) and (3) of the *Special Economic Measures Act*^c, makes the annexed *Regulations Amending the Special Economic Measures (Belarus) Regulations*.

Regulations Amending the Special Economic Measures (Belarus) Regulations

Amendment

1 The schedule to the *Special Economic Measures (Belarus) Regulations*¹ is amended by adding the following in numerical order:

- 12 Aleksandr Mikhailovich Aleshkevich
- 13 Aleksandr Vyacheslavovich Astreyko
- 14 Aleksandr Bykov
- 15 Irina Aleksandrovna Tselikovets
- 16 Oleg Anatolyevich Chernyshev
- 17 Mikhail Aleksandrovich Domarnatskiy
- 18 Olga Leonidovna Doroshenko
- 19 Andrey Vasilyevich Galenka
- 20 Maxim Aleksandrovich Gamola
- 21 Andrey Anatolyevich Gurzhiy
- 22 Svetlana Petrovna Katsubo
- 23 Vladimir Viktorovich Kalach
- 24 Sergey Alekseyevich Kalinovskiy
- 25 Gennady Arkadyevich Kazakevich

^a S.C. 2017, c. 21, s. 17(1)

^b S.C. 2017, c. 21, s. 17(2)

^c S.C. 1992, c. 17

¹ SOR/2020-214

Enregistrement
DORS/2020-228 Le 14 octobre 2020

LOI SUR LES MESURES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES

C.P. 2020-806 Le 14 octobre 2020

Attendu que la gouverneure en conseil juge que des violations graves et systématiques des droits de la personne ont été commises au Bélarus,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu des paragraphes 4(1)^a, (1.1)^b, (2) et (3) de la *Loi sur les mesures économiques spéciales*^c, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant le Bélarus*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant le Bélarus

Modification

1 L'annexe du *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant le Bélarus*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

- 12 Aleksandr Mikhailovich Aleshkevich
- 13 Aleksandr Vyacheslavovich Astreyko
- 14 Aleksandr Bykov
- 15 Irina Aleksandrovna Tselikovets
- 16 Oleg Anatolyevich Chernyshev
- 17 Mikhail Aleksandrovich Domarnatskiy
- 18 Olga Leonidovna Doroshenko
- 19 Andrey Vasilyevich Galenka
- 20 Maxim Aleksandrovich Gamola
- 21 Andrey Anatolyevich Gurzhiy
- 22 Svetlana Petrovna Katsubo
- 23 Vladimir Viktorovich Kalach
- 24 Sergey Alekseyevich Kalinovskiy
- 25 Gennady Arkadyevich Kazakevich

^a L.C. 2017, ch. 21, par.17(1)

^b L.C. 2017, ch. 21, par. 17(2)

^c L.C. 1992, ch. 17

¹ DORS/2020-214

26 Sergey Nikolayevich Khomenko
27 Aleksandr Vladimirovich Konyuk
28 Aleksandr Mikhailovich Losyakin
29 Oleg Vladimirovich Matkin
30 Maxim Yakovlevich Mikhovich
31 Igor Anatolyevich Plyshevskiy
32 Marina Yuryevna Rakhmanova
33 Dmitry Vasilyevich Reutskiy
34 Aleksandr Svyatoslavovich Shepelev
35 Oleg Nikolayevich Shulyakovskiy
36 Oleg Leonidovich Slizhevskiy
37 Ivan Yuryevich Sokolovskiy
38 Sergey Yevgenyevich Terebov
39 Valery Pavlovich Vakulchik
40 Anatoly Anatolyevich Vasilyev
41 Aleksandr Pavlovich Vasilyev
42 Leonid Zhuravskiy

26 Sergey Nikolayevich Khomenko
27 Aleksandr Vladimirovich Konyuk
28 Aleksandr Mikhailovich Losyakin
29 Oleg Vladimirovich Matkin
30 Maxim Yakovlevich Mikhovich
31 Igor Anatolyevich Plyshevskiy
32 Marina Yuryevna Rakhmanova
33 Dmitry Vasilyevich Reutskiy
34 Aleksandr Svyatoslavovich Shepelev
35 Oleg Nikolayevich Shulyakovskiy
36 Oleg Leonidovich Slizhevskiy
37 Ivan Yuryevich Sokolovskiy
38 Sergey Yevgenyevich Terebov
39 Valery Pavlovich Vakulchik
40 Anatoly Anatolyevich Vasilyev
41 Aleksandr Pavlovich Vasilyev
42 Leonid Zhuravskiy

Application Before Publication

2 For the purpose of paragraph 11(2)(a) of the *Statutory Instruments Act*, these Regulations apply according to their terms before they are published in the *Canada Gazette*.

Coming into Force

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

In August 2020, following a fraudulent presidential election marred by significant irregularities, ensuing mass public protests in Belarus against the national government were brutally suppressed by government security forces, resulting in gross and systematic human rights violations. Canada, its like-minded international partners, and the United Nations High Commissioner for Human Rights have condemned the violence by Belarusian authorities. Further, Canada and its like-minded partners have characterized this election as neither free nor fair

Antériorité de la prise d'effet

2 Pour l'application de l'alinéa 11(2)a) de la *Loi sur les textes réglementaires*, le présent règlement prend effet avant sa publication dans la *Gazette du Canada*.

Entrée en vigueur

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

En août 2020, à la suite d'une élection présidentielle frauduleuse entachée d'irrégularités significatives, les manifestations publiques de masse contre le gouvernement national qui ont suivi ont été brutalement réprimées par les forces de sécurité gouvernementales, ce qui a entraîné des violations flagrantes et systématiques des droits de la personne. Le Canada, ses partenaires internationaux aux vues similaires et le Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme ont condamné la violence des autorités biélorussiennes. De plus, le Canada et ses

and have refused to accept the results. Both the Organization for Security and Co-operation in Europe and the European Union have offered to facilitate dialogue between the authorities and the opposition. However, the Government of Belarus has yet to respond positively to these proposals. The President of Belarus has continued to employ aggressive rhetoric towards the opposition, has refused to engage in dialogue, and has rejected calls for the holding of new presidential elections. Human rights violations continue, and there has been no accountability for past or current violations.

Background

On August 9, 2020, the Republic of Belarus held presidential elections marred by widespread irregularities. Under the direction of President Alexander Lukashenko, the Government of Belarus led a systematic campaign of repression during the lead up to the vote and through the conduct of the election itself, and used state-sponsored violence against the people of Belarus in an effort to suppress anti-government protests. Human Rights Watch, Amnesty International, the Office of the United Nations Human Rights Commissioner, Viasna Human Rights Centre, along with the Organization for Security and Co-operation in Europe, have all reported numerous human rights violations.

While there has been progress in terms of the release of some detainees and a halt in the large-scale violence towards peaceful protestors, the Government of Belarus continues to commit these gross and systematic human rights violations. These include prolonged arbitrary detentions, brutality, intimidation, and the excessive use of force against peaceful protestors, including through the use of water cannons, flash grenades, rubber-coated bullets, tear gas, and the use of live ammunition. There are also credible allegations of the use of torture and sexual violence against those unjustly detained. Arbitrary arrests and detentions continue, including the targeting of prominent opposition figures. In addition, there are undue restrictions on the rights to freedom of expression, peaceful assembly, and freedom of association.

Despite the partial release of detainees and a pause in the violent crackdowns, there is no indication that the Government of Belarus is genuinely committed to finding a negotiated solution with opposition groups, nor in ensuring accountability for those responsible for gross and systematic human rights violations. Appropriate steps to restore democratic rights or to address ongoing human rights violations have also not been taken.

partenaires aux vues similaires ont déclaré que cette élection n'avait pas été libre et juste, et ont refusé d'accepter les résultats. L'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe et l'Union européenne ont toutes deux proposé de faciliter le dialogue entre les autorités et l'opposition. Toutefois, le gouvernement du Bélarus n'a pas encore répondu positivement à ces propositions. En outre, le président du Bélarus a continué à employer une rhétorique agressive à l'égard de l'opposition, a refusé d'engager le dialogue et a rejeté les appels à tenir de nouvelles élections présidentielles. Les violations des droits de la personne se poursuivent et personne n'a été tenu responsable des violations passées ou actuelles.

Contexte

Le 9 août 2020, la République du Bélarus a tenu des élections présidentielles entachées de nombreuses irrégularités. Sous la direction du président Alexander Lukashenko, le gouvernement du Bélarus a mené une campagne de répression systématique pendant la période précédant le vote et pendant le déroulement de l'élection elle-même, et a utilisé la violence soutenue par l'État contre le peuple bélarussien afin de réprimer les manifestations antigouvernementales. Human Rights Watch, Amnistie internationale, le Bureau du commissaire aux droits de l'homme des Nations Unies, le Viasna Human Rights Centre, ainsi que l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe, ont tous signalé de nombreuses violations des droits de la personne.

Bien que des progrès aient été réalisés en ce qui concerne la libération de certains détenus et l'arrêt des violences à grande échelle contre des manifestants pacifiques, le gouvernement du Bélarus continue de commettre ces violations flagrantes et systématiques des droits de la personne. Celles-ci comprennent des détentions arbitraires prolongées, la brutalité, l'intimidation et l'usage excessif de la force contre des manifestants pacifiques, notamment par l'utilisation de canons à eau, de grenades aveuglantes, de balles recouvertes de caoutchouc, de gaz lacrymogènes et de munitions réelles. Il y a également des allégations crédibles de recours à la torture et à la violence sexuelle contre les personnes injustement détenues. Les arrestations et les détentions arbitraires se poursuivent, y compris le ciblage de figures majeures de l'opposition. De plus, les droits à la liberté d'expression, de réunion pacifique et d'association sont soumis à des restrictions excessives.

Malgré la libération de certains détenus et une pause dans les violentes mesures de répression, rien n'indique que le gouvernement du Bélarus soit véritablement déterminé à trouver une solution négociée avec les groupes d'opposition, ni de faire en sorte que les responsables de violations flagrantes et systématiques des droits de la personne aient à répondre de leurs actes. Aucune mesure appropriée n'a été prise pour rétablir les droits démocratiques ou pour remédier aux violations des droits de la personne qui se poursuivent.

Canada has been strongly engaged in the situation in Belarus, directly with the Government of Belarus and with international partners, as well as in multilateral forums such as the Organization for Security and Co-operation in Europe, Media Freedom Coalition and Freedom Online Coalition. On September 29, 2020, Canada, in coordination with the United Kingdom, imposed sanctions against 11 Belarusian officials via the *Special Economic Measures (Belarus) Regulations* (the Regulations). The Regulations prohibit persons (individuals and entities) in Canada and Canadians outside Canada from conducting the following activities with listed individuals:

- (a) deal in any property, wherever situated, that is owned, held or controlled by a listed person or by a person acting on behalf of a listed person;
- (b) enter into or facilitate any transaction related to a dealing in any property, wherever situated, that is owned, held or controlled by a listed person or by a person acting on behalf of a listed person;
- (c) provide any financial or related services in respect of a dealing in any property, wherever situated, that is owned, held or controlled by a listed person or by a person acting on behalf of a listed person;
- (d) make available any goods, wherever situated, to a listed person or to a person acting on behalf of a listed person; and
- (e) provide any financial or related services to or for the benefit of a listed person.

Consequential to being listed in the Regulations, and pursuant to the application of paragraph 35(1)(d) of the *Immigration and Refugee Protection Act*, the listed individuals are inadmissible to Canada.

The *Special Economic Measures (Belarus) Permit Authorization Order* (the Order) was also made to authorize the Minister of Foreign Affairs to issue to any individual or entity in Canada and any Canadian outside Canada a permit to carry out a specified activity or transaction, or any class of activity or transaction that is otherwise restricted or prohibited pursuant to the Regulations.

Objective

- To put pressure on the Government of Belarus to change its behaviour.
- To communicate a clear message to the Government of Belarus that Canada will not accept that gross and

Le Canada s'est fortement engagé dans la situation au Bélarus, à la fois directement avec le gouvernement du Bélarus et des partenaires internationaux, et au sein de forums multilatéraux tels que l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe, la Coalition pour la liberté des médias et la Freedom Online Coalition. Le 29 septembre 2020, le Canada, en coordination avec le Royaume-Uni, a imposé des sanctions contre 11 fonctionnaires du gouvernement du Bélarus par le *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant le Bélarus* (le Règlement). Le Règlement interdit à toute personne (individu et entités) au Canada et à tout Canadien à l'étranger de mener les activités suivantes :

- a) effectuer une opération portant sur un bien, où qu'il soit, appartenant à une personne dont le nom figure sur la liste ou détenu ou contrôlé par elle ou pour son compte;
- b) conclure une transaction liée à une opération portant sur un bien, où qu'il soit, appartenant à une personne dont le nom figure sur la liste ou détenu ou contrôlé par elle ou pour son compte, ou faciliter la conclusion d'une telle transaction;
- c) fournir des services financiers ou connexes à l'égard de toute opération portant sur un bien, où qu'il soit, appartenant à une personne dont le nom figure sur la liste ou détenu ou contrôlé par elle ou pour son compte;
- d) rendre disponibles des marchandises, où qu'elles soient, à une personne dont le nom figure sur la liste ou à une personne agissant pour son compte;
- e) fournir des services financiers ou connexes à une personne dont le nom figure sur la liste ou à son bénéficiaire.

En conséquence d'être inscrites au Règlement, et en vertu de l'application de l'alinéa 35(1)d) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*, les personnes figurant sur la liste sont interdites de territoire au Canada.

Le *Décret concernant l'autorisation, par permis, de procéder à certaines opérations (mesures économiques spéciales — Bélarus)* [le Décret] confère au ministre des Affaires étrangères le pouvoir de délivrer à une personne se trouvant au Canada ou à un Canadien se trouvant à l'étranger un permis l'autorisant à exécuter une activité ou une opération, ou tout type d'activités ou d'opérations, qui feraient autrement l'objet d'une interdiction ou d'une restriction au titre du Règlement.

Objectif

- Faire pression sur le gouvernement du Bélarus pour qu'il change son comportement.
- Indiquer clairement au gouvernement du Bélarus que le Canada n'acceptera pas que des violations

systematic human rights violations continue to take place at the hands of the State with impunity.

- To encourage progress towards a negotiated solution.
- To align with actions taken by the European Union.

Description

The *Regulations Amending the Special Economic Measures (Belarus) Regulations* (the amendments) add 31 individuals to the schedule of the Regulations.

Regulatory development

Consultation

Global Affairs Canada engages regularly with relevant stakeholders including civil society organizations and cultural communities and other like-minded governments regarding Canada's approach to sanctions implementation.

With respect to the amendments, public consultation would not have been appropriate, as publicizing the names of the listed persons targeted by sanctions would have likely resulted in asset flight prior to the coming into force of the amendments.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

An initial assessment of the geographical scope of the initiative was conducted and did not identify any modern treaty obligations, as the amendments do not take effect in a modern treaty area.

Instrument choice

Regulations are the sole method to enact sanctions in Canada. No other instrument could be considered.

Regulatory analysis

Benefits and costs

Application of sanctions will serve to put pressure on the Government of Belarus to change its behaviour. The sanctions communicate a clear message that Canada will not accept that gross and systematic human rights violations continue to take place in Belarus at the hands of the State with impunity. As efforts to date have not convinced the Government of Belarus to accept accountability for human rights violations nor to fully implement agreements stemming from the negotiation process with opposition groups,

systématiques et flagrantes des droits de la personne continuent d'être commises en toute impunité par l'État.

- Encourager le progrès vers une solution négociée.
- S'aligner sur les actions prises par l'Union européenne.

Description

Le *Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant le Bélarus* (les modifications) ajoute 31 individus à l'annexe du Règlement.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Affaires mondiales Canada mobilise régulièrement les intervenants pertinents, y compris des organisations de la société civile et les communautés culturelles, ainsi que d'autres gouvernements aux vues similaires au sujet de l'approche adoptée par le Canada quant à la mise en œuvre de sanctions.

Pour ce qui est des modifications, il n'aurait pas été approprié de tenir des consultations publiques, puisque la diffusion des noms des personnes figurant sur la liste et visées par les sanctions aurait probablement entraîné la fuite de biens avant l'entrée en vigueur des modifications.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Une évaluation initiale de la portée géographique de l'initiative a été effectuée et n'a révélé aucune obligation découlant des traités modernes, comme les modifications ne prennent pas effet dans une région visée par un traité moderne.

Choix de l'instrument

Au Canada, les règlements sont le seul instrument permettant d'appliquer des sanctions. Aucun autre instrument ne pourrait être pris en compte.

Analyse de la réglementation

Avantage et coûts

L'application des sanctions servira à faire pression sur le gouvernement du Bélarus afin qu'il modifie son comportement. Les sanctions communiquent un message clair indiquant que le Canada n'acceptera pas que des violations flagrantes et systématiques des droits de la personne continuent à se produire au Bélarus aux mains de l'État en toute impunité. Étant donné que les efforts déployés jusqu'à présent n'ont pas convaincu le gouvernement du Bélarus d'accepter la responsabilité à l'égard des

sanctions send an important message from Canada and encourage progress with the negotiations.

Canadian banks and financial institutions are required to comply with the sanctions. They will do so by adding the new prohibitions to their existing monitoring systems, which may result in a minor compliance cost.

The amendments will create additional compliance costs for businesses seeking permits that would authorize them to carry out specified activities or transactions that are otherwise prohibited. However, costs will likely be low, as it is unlikely that Canadian businesses have dealings with the newly listed persons.

Small business lens

As it is unlikely that Canadian businesses have dealings with the newly listed persons, no significant loss of opportunities for small businesses is expected as a result of the amendments.

To facilitate compliance by small businesses, Global Affairs Canada is in the process of conducting enhanced outreach with stakeholders to better inform them of the amendments to the Regulations. This includes updates to the sanctions website as well as the creation of the sanctions hotline. In addition, the Trade Commissioner Service is engaged in implementing Canada's Trade Diversification Strategy, which will support Canadian companies seeking to find alternative export markets.

One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply to the amendments, as they do not impose an incremental administrative burden on businesses.

Regulatory cooperation and alignment

While the amendments are not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum, they align with actions taken by like-minded partners.

Strategic environmental assessment

The amendments are unlikely to result in important environmental effects. In accordance with the *Cabinet*

violations des droits de la personne ni d'appliquer pleinement les ententes issues du processus de négociation avec les groupes d'opposition, les sanctions envoient un message important de la part du Canada et encouragent la progression des négociations.

Les banques et les institutions financières canadiennes sont tenues de se conformer aux sanctions. Elles le feront en ajoutant les nouvelles interdictions à leurs systèmes de surveillance existants, ce qui pourrait entraîner un coût de mise en conformité mineur.

Les modifications entraîneront des coûts de conformité supplémentaires pour les entreprises qui demandent des permis les autorisant à exercer des activités ou à effectuer des transactions autrement interdites. Toutefois, les coûts seront probablement faibles, car il est peu probable que les entreprises canadiennes fassent affaire avec les nouvelles personnes visées par des sanctions.

Lentille des petites entreprises

Comme il est peu probable que les entreprises canadiennes aient des relations d'affaires avec les nouvelles personnes visées par des sanctions, on ne s'attend pas à ce que les modifications entraînent une perte importante d'occasions pour les petites entreprises.

Afin d'aider les petites entreprises à se conformer au Règlement, Affaires mondiales Canada a entrepris de sensibiliser davantage les parties prenantes en les informant sur les modifications qui y ont été apportées, notamment par des mises à jour du site Web au sujet des sanctions et par la mise en place d'une ligne d'assistance téléphonique sur les sanctions. En outre, le Service des délégués commerciaux est engagé dans la mise en œuvre de la stratégie de diversification du commerce du Canada, qui aidera les entreprises canadiennes à trouver d'autres marchés d'exportation.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas aux modifications, car celles-ci ne créent aucun fardeau administratif supplémentaire pour les entreprises.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Bien que les modifications ne soient pas liées à un plan de travail ou à un engagement pris dans le cadre d'un forum officiel de coopération en matière de réglementation, elles s'harmonisent avec les mesures prises par des partenaires aux vues similaires.

Évaluation environnementale stratégique

Il est peu probable que les modifications entraînent des effets importants sur l'environnement. Conformément à

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 (GBA+)

The focus of the amendments is on specific individuals who are members of the Government of Belarus and/or persons engaged in activities that contribute to human rights violations in Belarus, rather than on Belarus as a whole. This results in minimizing collateral effects to those dependent on those individuals.

Exemptions are included in the Regulations, including, among others, to allow for the delivery of humanitarian assistance to provide some mitigation of the impact of sanctions on vulnerable groups. The Minister of Foreign Affairs can also issue permits pursuant to the Order. As a result, these new sanctions are likely to have limited impact on the citizens of Belarus.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Canada's sanctions regulations are enforced by the Royal Canadian Mounted Police and the Canada Border Services Agency. In accordance with section 8 of the *Special Economic Measures Act*, every person who willfully contravenes the *Special Economic Measures (Belarus) Regulations* is liable, upon summary conviction, to a fine of not more than \$25,000 or to imprisonment for a term of not more than one year, or to both, or upon conviction on indictment, to imprisonment for a term or not more than five years.

Contact

Alison Grant
Director
Eastern Europe and Eurasia Relations Division
Telephone: 343-203-3603
Email: Alison.Grant@international.gc.ca

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

Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

Les modifications se concentrent sur des personnes précises qui sont membres du gouvernement du Bélarus, ou sur des personnes engagées dans des activités qui contribuent aux violations des droits de la personne au Bélarus, plutôt que sur le Bélarus dans son ensemble. Cela permet de minimiser les effets collatéraux pour les personnes qui dépendent de ces individus.

Des dérogations sont prévues dans le Règlement, notamment pour permettre l'acheminement de l'aide humanitaire afin d'atténuer dans une certaine mesure l'impact des sanctions sur les groupes vulnérables. Le ministre des Affaires étrangères peut également délivrer des permis en vertu du Décret. En tant que telles, ces nouvelles sanctions sont susceptibles d'avoir très peu d'impact sur les citoyens du Bélarus.

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

Au Canada, les règlements sur les sanctions sont appliqués par la Gendarmerie royale du Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada. Conformément à l'article 8 de la *Loi sur les mesures économiques spéciales*, quiconque contrevient délibérément au *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant le Bélarus* est passible, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, d'une amende maximale de 25 000 \$ ou d'une peine d'emprisonnement maximale d'un an, ou une combinaison des deux, ou encore, sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, d'une peine d'emprisonnement maximale de cinq ans.

Personne-ressource

Alison Grant
Directrice
Direction des relations avec l'Eurasie et l'Europe de l'Est
Téléphone : 343-203-3603
Courriel : Alison.Grant@international.gc.ca

Registration

SOR/2020-229 October 19, 2020

FIRST NATIONS LAND MANAGEMENT ACT

Whereas, pursuant to subsection 45(1)^a of the *First Nations Land Management Act*^b, the Minister of Crown-Indigenous Relations is satisfied that the signing of the “Framework Agreement”, as defined in subsection 2(1)^c of that Act, on behalf of the First Nations whose names are set out in section 1 of the annexed Order has been duly authorized and that that Framework Agreement has been signed;

And whereas, pursuant to subsection 45(2)^a of that Act, the First Nations whose names are set out in section 2 of the annexed Order have land codes in force;

Therefore, the Minister of Crown-Indigenous Relations, pursuant to subsections 45(1)^a and (2)^a of the *First Nations Land Management Act*^b, makes the annexed *Order Amending the Schedules to the First Nations Land Management Act*.

Gatineau, October 16, 2020

Carolyn Bennett
Minister of Crown-Indigenous Relations

Order Amending the Schedules to the First Nations Land Management Act

Amendments

1 (1) Schedule 1 to the to the *First Nations Land Management Act*¹ is amended by adding, opposite the reference to the province “Ontario”, the following First Nations in alphabetical order:

Province	First Nation
Ontario	Lac Des Mille Lacs First Nation
	Lac Seul First Nation
	Naotkamegwaning First Nation

(2) Schedule 1 to the Act is amended by adding, opposite the reference to the province

^a S.C. 2018, c. 27, s. 380

^b S.C. 1999, c. 24

^c S.C. 2012, c. 19, par. 652(a)

¹ S.C. 1999, c. 24

Enregistrement

DORS/2020-229 Le 19 octobre 2020

LOI SUR LA GESTION DES TERRES DES PREMIÈRES NATIONS

Attendu que, conformément au paragraphe 45(1)^a de la *Loi sur la gestion des terres des premières nations*^b la ministre des Relations Couronne-Autochtones est convaincue, que la signature de l'« accord-cadre », au sens du paragraphe 2(1)^c de cette loi, a été dûment autorisée pour le compte des premières nations dont le nom figure à l'article 1 de l'arrêté ci-après et que la signature a effectivement eu lieu;

Attendu que, conformément au paragraphe 45(2)^a de cette loi, les premières nations dont le nom figure à l'article 2 de l'arrêté ci-après ont un code foncier en vigueur,

À ces causes, la ministre des Relations Couronne-Autochtones, en vertu des paragraphes 45(1)^a et (2)^a de la *Loi sur la gestion des terres des premières nations*^b, prend l'Arrêté modifiant les annexes de la *Loi sur la gestion des terres des premières nations*, ci-après.

Gatineau, le 16 octobre 2020

La ministre des Relations Couronne-Autochtones
Carolyn Bennett

Arrêté modifiant les annexes de la Loi sur la gestion des terres des premières nations

Modifications

1 (1) L'annexe 1 de la *Loi sur la gestion des terres des premières nations*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, en regard de la province « Ontario », des premières nations suivantes :

Province	Première nation
Ontario	Première Nation du lac des Mille lacs
	Première Nation du lac Seul
	Première Nation Naotkamegwaning

(2) L'annexe 1 de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, en regard

^a L.C. 2018, ch. 27, art. 380

^b L.C. 1999, ch. 24

^c L.C. 2012, ch. 19, al. 652a)

¹ L.C. 1999, ch. 24

“Manitoba”, the following First Nations in alphabetical order:

Province	First Nation
Manitoba	Canupawakpa Dakota Nation
	Gambler First Nation
	Poplar River First Nation
	Waywayseecappo First Nation

(3) Schedule 1 to the Act is amended by adding, opposite the reference to the province “British Columbia”, the following First Nations in alphabetical order:

Province	First Nation
British Columbia	Kwikwetlem First Nation
	Shackan Indian Band
	Skwah First Nation
	Tseycum First Nation

(4) Schedule 1 to the Act is amended by adding, opposite the reference to the province “Alberta”, the following First Nation in alphabetical order:

Province	First Nation
Alberta	Woodland Cree First Nation

2 (1) Schedule 2 to the Act is amended by adding, opposite the reference to the province “Ontario”, each of the following First Nations in alphabetical order and the corresponding land code coming-into-force date:

Province	First Nation	Land Code Coming-into-force Date
Ontario	Algonquins of Pikwakanagan	August 1, 2019
	Beausoleil	November 1, 2019
	Brunswick House	October 1, 2019
	Moose Deer Point	June 1, 2020
	Sheshegwaning First Nation	October 1, 2019

(2) Schedule 2 to the Act is amended by adding, opposite the reference to the province “Nova

de la province « Manitoba », des premières nations suivantes :

Province	Première nation
Manitoba	Nation dakota Canupawakpa
	Première Nation de la rivière Poplar
	Première Nation Gambler
	Première Nation Waywayseecappo

(3) L’annexe 1 de la même loi est modifiée par adjonction, selon l’ordre alphabétique, en regard de la province « Colombie-Britannique », des premières nations suivantes :

Province	Première nation
Colombie-Britannique	Bande indienne Shackan
	Première Nation Kwikwetlem
	Première Nation Skwah
	Première Nation Tseycum

(4) L’annexe 1 de la même loi est modifiée par adjonction, selon l’ordre alphabétique, en regard de la province « Alberta », de la première nation suivante :

Province	Première nation
Alberta	Première Nation des Cris des bois

2 (1) L’annexe 2 de la même loi est modifiée par adjonction, selon l’ordre alphabétique de la première nation, en regard de la province « Ontario », des premières nations et dates d’entrée en vigueur du code foncier suivantes :

Province	Première nation	Date d’entrée en vigueur du code foncier
Ontario	Algonquins of Pikwakanagan	1 ^{er} août 2019
	Beausoleil	1 ^{er} novembre 2019
	Brunswick House	1 ^{er} octobre 2019
	Moose Deer Point	1 ^{er} juin 2020
	Première Nation Sheshegwaning	1 ^{er} octobre 2019

(2) L’annexe 2 de la même loi est modifiée par adjonction, selon l’ordre alphabétique de la

Scotia”, the following First Nation and the corresponding land code coming-into-force date:

Province	First Nation	Land Code Coming-into-force Date
Nova Scotia	Membertou	September 1, 2019

(3) Schedule 2 to the Act is amended by adding, opposite the reference to the province “British Columbia”, each of the following First Nations in alphabetical order and the corresponding land code coming-into-force date:

Province	First Nation	Land Code Coming-into-force Date
British Columbia	Cowichan Tribes	November 1, 2019
	Ditidaht First Nation	December 1, 2019
	Homalco	December 1, 2019
	Kitsumkalum	February 1, 2020
	Kwikwetlem First Nation	July 1, 2020
	Namgis First Nation	April 1, 2019
	Penelakut Tribe	February 1, 2020
	T’it’q’et First Nation	September 1, 2019

(4) Schedule 2 to the Act is amended by adding, opposite the reference to the province “Saskatchewan”, the following First Nation in alphabetical order and the corresponding land code coming-into-force date:

Province	First Nation	Land Code Coming-into-force Date
Saskatchewan	Lac La Ronge Indian Band	February 19, 2020

Coming into Force

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

première nation, en regard de la province « Nouvelle-Écosse », des première nation et date d’entrée en vigueur du code foncier suivantes :

Province	Première nation	Date d’entrée en vigueur du code foncier
Nouvelle-Écosse	Membertou	1 ^{er} septembre 2019

(3) L’annexe 2 de la même loi est modifiée par adjonction, selon l’ordre alphabétique de la première nation, en regard de la province « Colombie-Britannique », des premières nations et dates d’entrée en vigueur du code foncier suivantes :

Province	Première nation	Date d’entrée en vigueur du code foncier
Colombie-Britannique	Cowichan Tribes	1 ^{er} novembre 2019
	Homalco	1 ^{er} décembre 2019
	Kitsumkalum	1 ^{er} février 2020
	Première Nation des Ditidahts	1 ^{er} décembre 2019
	Première Nation Kwikwetlem	1 ^{er} juillet 2020
	Première Nation Namgis	1 ^{er} avril 2019
	Première Nation Titqet	1 ^{er} septembre 2019
	Tribu Penelakut	1 ^{er} février 2020

(4) L’annexe 2 de la même loi est modifiée par adjonction, selon l’ordre alphabétique de la première nation, en regard de la province « Saskatchewan », des première nation et date d’entrée en vigueur du code foncier suivantes :

Province	Première nation	Date d’entrée en vigueur du code foncier
Saskatchewan	Bande indienne du lac La Ronge	19 février 2020

Entrée en vigueur

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

The First Nation Land Management regime enables the participating First Nations to enact laws for application on their reserve lands with respect to land, the environment and resources. These community laws replace key land management provisions of the *Indian Act*. A First Nation that has signed the Framework Agreement on First Nations Land Management (the “Framework Agreement”) and is named in Schedule 1 to the *First Nations Land Management Act* (the Act) has signalled an interest in assuming control of its reserve lands. A First Nation that has signed an individual agreement with the Minister of Crown-Indigenous Relations (the Minister), that has brought a land code into force, and is named in Schedule 2 to the *First Nations Land Management Act* has assumed control of its reserve lands.

Twelve additional First Nations have signed the Framework Agreement and may, as a result, be added to Schedule 1 of the *First Nations Land Management Act*. These First Nations are Woodland Cree First Nation in Alberta; Kwikwetlem First Nation, Shackan Indian Band, Skwah First Nation, and Tseycum First Nation in British Columbia; Canupawakpa Dakota Nation, Gambler First Nation, Poplar River First Nation, and Waywayseecappo First Nation in Manitoba; and Lac Des Mille Lacs First Nation, Lac Seul First Nation, and Naotkamegwaning First Nation in Ontario.

Fifteen additional First Nations have a land code in force and may, as a result, be added to Schedule 2 of the *First Nations Land Management Act*. These First Nations are Cowichan Tribes, Ditidaht First Nation, Homalco, Kitsumkalum, Kwikwetlem First Nation, Namgis First Nation, Penelakut Tribe, and T’it’q’et First Nation in British Columbia; Membertou in Nova Scotia; Algonquins of Pikwakanagan, Beausoleil, Brunswick House, Moose Deer Point, and Sheshegwaning First Nation in Ontario; and Lac La Ronge Indian Band in Saskatchewan.

First Nations may be added to the schedules to the *First Nations Land Management Act* by way of ministerial order.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

La Gestion des terres des Premières Nations permet aux Premières Nations participantes d'adopter des lois concernant les terres, l'environnement et les ressources pour application sur leurs terres de réserve. Ces lois communautaires remplacent les dispositions clés de la *Loi sur les Indiens* relatives à la gestion foncière. Une Première Nation qui a signé l'accord-cadre relatif à la gestion des terres des Premières Nations (l'« accord-cadre ») et qui figure dans l'annexe 1 de la *Loi sur la gestion des terres des premières nations* (la Loi) a signalé un intérêt à assumer le contrôle de ses terres de réserve. Une Première Nation qui a signé un accord individuel avec le ministre des Relations Couronne-Autochtones (la ministre), qui a mis un code foncier en vigueur, et qui figure dans l'annexe 2 de la *Loi sur la gestion des terres des premières nations* a assumé le contrôle de ses terres de réserve.

Douze autres Premières Nations ont signé l'accord-cadre et peuvent, par conséquent, être ajoutées à l'annexe 1 de la *Loi sur la gestion des terres des premières nations*. Ces Premières Nations sont la Première Nation des Cris des bois en Alberta; la Première Nation Kwikwetlem, la Bande indienne Shackan, la Première Nation Skwah et la Première Nation Tseycum en Colombie-Britannique; la Nation dakota Canupawakpa, la Première Nation Gambler, la Première Nation de la rivière Poplar et la Première Nation Waywayseecappo au Manitoba; la Première Nation du lac des Mille lacs, la Première Nation du lac Seul ainsi que la Première Nation Naotkamegwaning en Ontario.

Quinze autres Premières Nations ont un code foncier en vigueur et peuvent, par conséquent, être ajoutées à l'annexe 2 de la *Loi sur la gestion des terres des premières nations*. Ces Premières Nations sont les Cowichan Tribes, la Première Nation des Ditidahts, Homalco, Kitsumkalum, la Première Nation Kwikwetlem, la Première Nation Namgis, la Tribu Penelakut et la Première Nation Titqet en Colombie-Britannique; Membertou en Nouvelle-Écosse; les Algonquins du Pikwakanagan, Beausoleil, Brunswick House, Moose Deer Point et la Première Nation Sheshegwaning en Ontario ainsi que la Bande indienne du lac La Ronge en Saskatchewan.

Une Première Nation ne peut être ajoutée aux annexes de la *Loi sur la gestion des terres des premières nations* que par l'entremise d'une modification réglementaire prise par un arrêté.

Background

First Nations have expressed concerns that land management under the *Indian Act* does not allow their communities to fully participate in sustainable economic development activities on their reserve land. In 1991, a group of First Nation chiefs approached the Government of Canada with a proposal to opt out of provisions in the *Indian Act* relating to management of land and resources. As a result of this proposal, the Framework Agreement was negotiated by these First Nations and Canada in 1996 and later ratified by the *First Nations Land Management Act* (1999).

The Framework Agreement and the *First Nations Land Management Act*, together, provide signatory First Nations with the authority to establish their own land, resource and environmental management laws, and to opt out of provisions of the *Indian Act* that relate to land and resource management. They also enable operational First Nations to generate and manage revenues, royalties and fees from land transactions and operate at the speed of business.

In response to increasing demand from other First Nations, the Framework Agreement and the *First Nations Land Management Act* were amended in 2002 to open this opportunity to other interested First Nations. To date, 165 First Nations have signed the Framework Agreement, including the 12 new signatories included in this initiative.

Objective

The objective of this initiative is to add the names of the aforementioned First Nations to the schedules to the *First Nations Land Management Act* through orders made under section 45 of the Act by the Minister of Crown-Indigenous Relations.

These First Nations will have the ability to access some or all of the services available under the *First Nations Land Management Act*.

Description

Pursuant to section 45 of the *First Nations Land Management Act*, this ministerial order adds 12 First Nations to Schedule 1 of the Act and 15 First Nations to Schedule 2 of the Act. Schedule 1 lists all First Nations who have signed the Framework Agreement with Canada. Schedule 2 lists all First Nations with a land code in force.

Contexte

Les Premières Nations ont exprimé leurs préoccupations selon lesquelles la gestion foncière en vertu de la *Loi sur les Indiens* ne permet pas à leurs collectivités de participer pleinement aux activités de développement économique durable sur leurs terres de réserve. En 1991, un groupe de chefs des Premières Nations a soumis au gouvernement du Canada une proposition visant à leur permettre de se soustraire à l'application des dispositions de la *Loi sur les Indiens* relatives aux terres et aux ressources. À la suite de cette proposition, l'accord-cadre a été négocié par ces Premières Nations et le Canada en 1996, puis ratifié avec l'adoption de la *Loi sur la gestion des terres des premières nations* en 1999.

Pris ensemble, l'accord-cadre et la *Loi sur la gestion des terres des premières nations* procurent aux Premières Nations signataires le pouvoir d'adopter leurs propres lois sur la gestion des terres, des ressources et de l'environnement, et de se soustraire à l'application des dispositions de la *Loi sur les Indiens* relatives à la gestion des terres. Ils permettent également aux Premières Nations signataires de produire des revenus et des redevances et d'imposer des droits, ainsi que d'en assurer la gestion, pour ce qui concerne les transactions foncières, et d'exercer ces activités au rythme des affaires.

Afin de répondre à une demande accrue de la part d'autres Premières Nations, l'accord-cadre et la *Loi sur la gestion des terres des premières nations* ont été modifiés en 2002 pour offrir ce mode de fonctionnement aux Premières Nations désireuses de l'adopter. À l'heure actuelle, 165 Premières Nations ont signé l'accord-cadre, y compris les 12 nouveaux signataires inclus dans le cadre de cette initiative.

Objectif

L'objectif de cette initiative est d'ajouter les noms des Premières Nations susmentionnées aux annexes de la *Loi sur la gestion des terres des premières nations* par des ordonnances rendues en vertu de l'article 45 de la Loi par la ministre des Relations Couronne-Autochtones.

Ces Premières Nations pourront accéder, en tout ou en partie, aux services offerts en vertu de la *Loi sur la gestion des terres des premières nations*.

Description

Conformément à l'article 45 de la *Loi sur la gestion des terres des premières nations*, cette modification réglementaire permet d'ajouter 12 Premières Nations à l'annexe 1 et 15 Premières Nations à l'annexe 2 de la Loi. L'annexe 1 énumère toutes les Premières Nations qui ont signé l'accord-cadre avec le Canada. L'annexe 2 énumère toutes les Premières Nations qui ont un code foncier en vigueur.

First Nations added to Schedule 1 of the *First Nations Land Management Act* will have the ability to develop their land management system and processes, including a land code, while their reserve land continues to be administered by Canada pursuant to the *Indian Act*. First Nations added to Schedule 2 of the *First Nations Land Management Act* will have the ability to administer and manage their First Nation land themselves pursuant to their now-in-force land code.

Regulatory development

Consultation

The Chief and Council of each of the identified First Nations signalled their interest to opt out of the land management provisions of the *Indian Act* and to join the *First Nations Land Management Act* through the submission of a Band Council Resolution and an application for entry. In addition, all 26 First Nations associated with this ministerial order (one First Nation is being added to both schedules) have signed the Framework Agreement, and 15 of these have brought a land code into force. Given that opting into the *First Nations Land Management Act* represents a decision made by the First Nations themselves, each has undertaken their own internal consultation and voting processes. Therefore, it is not necessary to undertake consultations over and above those already conducted by the First Nation with its members.

Amendments to the schedules of the Act do not require a prepublication in the *Canada Gazette* because First Nations have consulted their members prior to becoming a signatory to the Framework Agreement and before bringing their land code into force, and have submitted a Band Council Resolution indicating this to Canada.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

There are no potential modern treaty implications because the initiative responds to the needs and interests of the aforementioned First Nations. This initiative does not require the Government of Canada to fulfil any consultation or engagement requirements described in a modern treaty.

Section 1.3 of the Framework Agreement states that “This Agreement is not a treaty and shall not be considered to be a treaty within the meaning of section 35 of the *Constitution Act, 1982*.” Subsection 2(3) of the Act contains a similar provision. Moreover, according to section 13.1 of the Framework Agreement, the First Nations land title does not change after the land code of a First Nation comes into force.

Les Premières Nations ajoutées à l'annexe 1 de la *Loi sur la gestion des terres des premières nations* auront la capacité de développer leur système de gestion des terres et leurs processus, y compris un code foncier, tandis que leurs terres de réserve continueront d'être administrées par le Canada conformément à la *Loi sur les Indiens*. Les Premières Nations ajoutées à l'annexe 2 de la *Loi sur la gestion des terres des premières nations* auront la capacité d'administrer et de gérer leurs terres elles-mêmes conformément à leur code foncier en vigueur.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Le chef et les conseillers de chacune des Premières Nations identifiées ont fait part de leur intérêt de ne plus être assujettis aux dispositions de la *Loi sur les Indiens* relatives à la gestion des terres et d'adhérer à la *Loi sur la gestion des terres des premières nations* en présentant une résolution de leur conseil de bande et une demande d'adhésion. De plus, les 26 Premières Nations identifiées ont toutes signé l'accord-cadre (une Première Nation sera ajoutée aux deux annexes), et 15 d'entre elles ont un code foncier en vigueur. Étant donné que l'adhésion à la *Loi sur la gestion des terres des premières nations* se fait à la demande des Premières Nations, chacune d'elles a établi son propre processus de consultation interne et un processus de vote. Par conséquent, il n'est pas nécessaire d'entreprendre des consultations en plus de celles qu'ont tenues les Premières Nations auprès de leurs membres.

Il n'est pas nécessaire de publier au préalable les modifications aux annexes de la Loi dans la *Gazette du Canada*, car les Premières Nations ont consulté leurs membres avant de signer l'accord-cadre ainsi que pendant le processus visant à mettre en vigueur leur code foncier, et elles ont soumis une résolution du conseil de bande à cet effet.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Il n'y a pas de répercussions sur les obligations liées aux traités modernes, car l'initiative répond aux besoins et aux intérêts des Premières Nations susmentionnées. Cette initiative n'exige pas que le gouvernement du Canada remplisse les exigences en matière de consultation ou de participation décrites dans un traité moderne.

Selon le point 1.3 de l'accord-cadre, celui-ci « ne constitue pas un traité et ne sera pas considéré comme un traité au sens de l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982* ». Le paragraphe 2(3) de la Loi contient une disposition semblable. Par ailleurs, selon le point 13.1 de l'accord-cadre, le titre foncier des terres des Premières Nations ne change pas après que le code foncier d'une Première Nation entre en vigueur.

According to paragraph 5(a) of the *First Nations Land Management Act*, “title to First Nation land is not affected by the Framework Agreement or this Act.”

Instrument choice

Non-regulatory options were not considered, as section 45 of the *First Nations Land Management Act* provides the necessary authority for the Minister of Crown-Indigenous Relations to amend the schedules to the Act in order to add, change or delete the name of a First Nation in certain circumstances.

Regulatory analysis

Benefits and costs

This is a low-cost, routine regulatory amendment. The only costs associated with this amendment are the publication fees.

Small business lens

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

One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply, as there is no administrative burden on businesses associated with amending the schedules.

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 this amendment.

Rationale

Participation by these 26 First Nations in First Nations Land Management is likely to benefit these communities by enabling them to

- develop their own laws to manage their reserve lands, including laws governing land, environmental and resource management;

Selon l’alinéa 5a) de la *Loi sur la gestion des terres des premières nations*, « la présente loi et l’accord-cadre n’ont pas pour effet de modifier le titre de propriété des terres de la première nation ».

Choix de l’instrument

Les options non réglementaires n’ont pas été prises en considération. L’article 45 de la *Loi sur la gestion des terres des premières nations* fournit l’autorité nécessaire pour que le ministre des Relations Couronne-Autochtones puisse modifier les annexes de la Loi afin d’ajouter, de modifier ou de supprimer le nom d’une Première Nation dans certaines circonstances.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

Cette modification réglementaire a peu de frais. Les seuls coûts associés à cette modification sont les frais de publication.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à cette initiative, car la modification des annexes n’entraîne aucun coût pour les petites entreprises.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à cette initiative, car la modification des annexes n’entraîne pas de fardeau administratif pour les entreprises.

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l’évaluation environnementale des propositions de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a conclu qu’une évaluation environnementale stratégique n’était pas nécessaire.

Analyse comparative entre les sexes plus

Aucune incidence de l’analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n’a été identifiée pour cette modification.

Justification

L’ajout de ces 26 Premières Nations à la *Loi sur la gestion des terres des premières nations* permettra à ces collectivités de retirer des bénéfices en leur permettant :

- d’élaborer leurs propres lois sur la gestion de leurs terres de réserve, notamment des lois qui porteront sur la gouvernance des terres, de l’environnement et des ressources;

- develop projects on reserve land without approval from the Ministers of Indigenous Services and Crown-Indigenous Relations; and
- respond to new business opportunities faster and more efficiently than those whose reserves remain under the *Indian Act*, which could help increase economic development and the potential for private investments on reserve.

As a result, these communities may benefit from higher quality jobs, increased internal investments through member-owned enterprises, increased external investments through joint partnerships with third parties, increased employment of their members as well as increased employment opportunities for non-members and neighbouring communities, thereby injecting greater resources into local communities.

First Nations Land Management provides a strong foundation for a renewed nation-to-nation relationship and supports the government's mandate to continue to support Indigenous-led processes for rebuilding and reconstituting their historic nations, advancing self-determination and, for First Nations, transitioning away from the *Indian Act*. It also provides better circumstances for First Nations to improve their land management systems and processes (i.e. governance and decision making, community support, relationship building, development of laws such as matrimonial real property and environmental laws).

This is a routine process to add First Nations to the schedules to the *First Nations Land Management Act*.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

The Framework Agreement and the *First Nations Land Management Act* authorize land management powers and responsibilities for signatory First Nations. They help to ensure that participating First Nations have the legal status and power to manage and govern their lands and resources. First Nations are thus able to lease or develop their lands and resources subject to any limits imposed by their own laws.

There are no compliance and enforcement requirements associated with scheduling First Nations to the *First Nations Land Management Act*. While the Government of Canada may provide some support, the ongoing compliance and enforcement strategies in relation to First

- d'élaborer des projets sur des terres de réserve sans avoir besoin de l'approbation des ministres de Services aux Autochtones et de Relations Couronne-Autochtones;
- de réagir à de nouvelles occasions d'affaires plus rapidement et plus efficacement que les Premières Nations qui demeurent assujetties à la *Loi sur les Indiens*, ce qui pourrait contribuer à accroître leurs possibilités de développement économique et à attirer des investissements privés dans les réserves.

Par conséquent, ces collectivités pourraient bénéficier d'emplois de meilleure qualité, d'investissements internes accrus par l'entremise d'entreprises appartenant à des membres, d'investissements externes accrus par l'entremise de partenariats avec de tierces parties, d'un nombre accru d'emplois pour les membres de la Première Nation, ainsi que d'une augmentation des possibilités d'emploi pour les non-membres et les collectivités avoisinantes, ce qui se traduirait par l'injection de fonds dans les communautés locales.

En améliorant l'accès aux terres des Premières Nations et la capacité de celles-ci à gérer leurs terres, la gestion des terres des Premières Nations procure une solide fondation pour une relation renouvelée, de nation à nation, et appuie le mandat du gouvernement de continuer à soutenir les processus dirigés par des Autochtones pour reconstruire et reconstituer leurs nations historiques, faire avancer la question de l'autodétermination et, pour les Premières Nations, s'affranchir de la *Loi sur les Indiens*. Elle soutient également la capacité des Premières Nations à améliorer leur système et leur processus de gestion des terres (gouvernance, prises de décisions, soutien communautaire, renforcement des relations, développement de lois sur les biens immobiliers matrimoniaux et l'environnement).

Il s'agit d'un processus de routine pour l'ajout les Premières Nations à la *Loi sur la gestion des terres des premières nations*.

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

L'accord-cadre et la *Loi sur la gestion des terres des premières nations* prévoient la délégation des responsabilités de gestion des terres aux Premières Nations signataires. Ils procurent aux Premières Nations le statut juridique et le pouvoir de gérer et de gouverner leurs terres et leurs ressources. Les Premières Nations sont ainsi en mesure de louer ou d'exploiter leurs terres et leurs ressources dans les limites imposées par leurs propres lois.

Aucune exigence de conformité ou d'application n'est liée à l'ajout de Premières Nations aux annexes de la *Loi sur la gestion des terres des premières nations*. Les Premières Nations seront responsables de l'élaboration continue de stratégies en matière de conformité et d'application de

Nations' laws once operational will be primarily the responsibility of the First Nations. The Government of Canada provides an annual contribution to each operational First Nation within First Nations Land Management to assist with all activities related to land management.

Contact

Christine Hall
Acting Director
Engagement and Policy Directorate
Indigenous Institutions and Governance
Modernization Branch
Resolution and Partnerships Sector
Crown-Indigenous Relations and
Northern Affairs Canada
10 Wellington Street
Mail Stop 234L-18
Gatineau, Quebec
K1A 0H4
Telephone: 604-362-2863
Fax: 403-292-5393
Email: Christine.Hall@canada.ca

leurs propres lois une fois qu'elles seront mises en œuvre. Le gouvernement du Canada verse une contribution annuelle à chaque Première Nation qui adhère à la gestion des terres des Premières Nations afin de l'aider à mener à bien toutes ses activités associées à la gestion des terres.

Personne-ressource

Christine Hall
Directrice par intérim
Direction des politiques et de la mobilisation
Direction générale des institutions autochtones et
de la modernisation de la gouvernance
Secteur de Résolution et des partenariats
Relations Couronne-Autochtones et
Affaires du Nord Canada
10, rue Wellington
Arrêt postal 234L-18
Gatineau (Québec)
K1A 0H4
Téléphone : 604-362-2863
Télécopieur : 403-292-5393
Courriel : Christine.Hall@canada.ca

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/2020-216	2020-768	Transport Natural Resources	Navigation Safety Regulations, 2020	2581
SOR/2020-217	2020-769	Environment and Climate Change Health	Order Adding a Toxic Substance to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999	2726
SOR/2020-218	2020-770	Environment and Climate Change Health	Order Amending Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999	2736
SOR/2020-219	2020-771	Environment and Climate Change Fisheries and Oceans	Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act	2747
SOR/2020-220	2020-772	Transport	Regulations Amending the Port Authorities Operations Regulations	2759
SOR/2020-221	2020-773	Global Affairs	Order Amending the Import Control List	2764
SOR/2020-222	2020-779	Transport	Passenger Rail Transportation Security Regulations	2772
SOR/2020-223		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations	2815
SOR/2020-225	2020-802	Global Affairs	Order Amending the Automatic Firearms Country Control List	2818
SOR/2020-226	2020-804	Employment and Social Development	Regulations Amending the Canada Labour Standards Regulations	2826
SOR/2020-227	2020-805	Finance	Regulations Amending the Income Tax Regulations, No. 2 (COVID-19 – Wage Subsidy for Furloughed Employees)	2838
SOR/2020-228	2020-806	Global Affairs	Regulations Amending the Special Economic Measures (Belarus) Regulations	2843
SOR/2020-229		Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs	Order Amending the Schedules to the First Nations Land Management Act	2850

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
Automatic Firearms Country Control List — Order Amending the Export and Import Permits Act	SOR/2020-225	14/10/20	2818	
Canada Labour Standards Regulations — Regulations Amending the Canada Labour Code	SOR/2020-226	14/10/20	2826	
Canadian Chicken Marketing Quota Regulations — Regulations Amending the Farm Products Agencies Act	SOR/2020-223	09/10/20	2815	
Import Control List — Order Amending the Export and Import Permits Act	SOR/2020-221	06/10/20	2764	
Income Tax Regulations, No. 2 (COVID-19 — Wage Subsidy for Furloughed Employees) — Regulations Amending the Income Tax Act	SOR/2020-227	14/10/20	2838	
Navigation Safety Regulations, 2020 Canada–Newfoundland and Labrador Atlantic Accord Implementation Act Canada–Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act Canada Oil and Gas Operations Act Canada Shipping Act, 2001	SOR/2020-216	06/10/20	2581	n
Passenger Rail Transportation Security Regulations..... Railway Safety Act	SOR/2020-222	06/10/20	2772	n
Port Authorities Operations Regulations — Regulations Amending the Canada Marine Act	SOR/2020-220	06/10/20	2759	
Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999 — Order Amending Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2020-218	06/10/20	2736	
Schedule 1 to the Species at Risk Act — Order Amending Species at Risk Act	SOR/2020-219	06/10/20	2747	
Schedules to the First Nations Land Management Act — Order Amending the First Nations Land Management Act	SOR/2020-229	19/10/20	2850	
Special Economic Measures (Belarus) Regulations — Regulations Amending the Special Economic Measures Act	SOR/2020-228	14/10/20	2843	
Toxic Substance to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999 — Order Adding a Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2020-217	06/10/20	2726	

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/2020-216	2020-768	Transports Ressources naturelles	Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation	2581
DORS/2020-217	2020-769	Environnement et Changement climatique Santé	Décret d'inscription d'une substance toxique à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999).....	2726
DORS/2020-218	2020-770	Environnement et Changement climatique Santé	Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999).....	2736
DORS/2020-219	2020-771	Environnement et Changement climatique Pêches et Océans	Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril...	2747
DORS/2020-220	2020-772	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires.....	2759
DORS/2020-221	2020-773	Affaires mondiales	Décret modifiant la Liste des marchandises d'importation contrôlée.....	2764
DORS/2020-222	2020-779	Transports	Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire de voyageurs.....	2772
DORS/2020-223		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets	2815
DORS/2020-225	2020-802	Affaires mondiales	Décret modifiant la Liste des pays désignés (armes automatiques).....	2818
DORS/2020-226	2020-804	Emploi et Développement social	Règlement modifiant le Règlement du Canada sur les normes du travail.....	2826
DORS/2020-227	2020-805	Finances	Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu n° 2 (COVID-19, subvention salariale pour les employés en congé sans solde)	2838
DORS/2020-228	2020-806	Affaires mondiales	Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant le Bélarus.....	2843
DORS/2020-229		Relations Couronne- Autochtones et Affaires du Nord	Arrêté modifiant les annexes de la Loi sur la gestion des terres des premières nations.....	2850

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

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

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) — Décret modifiant l'..... Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne sur la)	DORS/2020-218	06/10/20	2736	
Annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril — Décret modifiant l'..... Espèces en péril (Loi sur les)	DORS/2020-219	06/10/20	2747	
Annexes de la Loi sur la gestion des terres des premières nations — Arrêté modifiant les..... Gestion des terres des premières nations (Loi sur la)	DORS/2020-229	19/10/20	2850	
Contingentement de la commercialisation des poulets — Règlement modifiant le Règlement canadien sur le..... Offices des produits agricoles (Loi sur les)	DORS/2020-223	09/10/20	2815	
Exploitation des administrations portuaires — Règlement modifiant le Règlement sur l'..... Loi maritime du Canada	DORS/2020-220	06/10/20	2759	
Impôt sur le revenu n° 2 (COVID-19, subvention salariale pour les employés en congé sans solde) — Règlement modifiant le Règlement de l'..... Impôt sur le revenu (Loi de l')	DORS/2020-227	14/10/20	2838	
Liste des marchandises d'importation contrôlée — Décret modifiant la..... Licences d'exportation et d'importation (Loi sur les)	DORS/2020-221	06/10/20	2764	
Liste des pays désignés (armes automatiques) — Décret modifiant la..... Licences d'exportation et d'importation (Loi sur les)	DORS/2020-225	14/10/20	2818	
Mesures économiques spéciales visant le Bélarus — Règlement modifiant le Règlement sur les..... Mesures économiques spéciales (Loi sur les)	DORS/2020-228	14/10/20	2843	
Normes du travail — Règlement modifiant le Règlement du Canada sur les..... Code canadien du travail	DORS/2020-226	14/10/20	2826	
Sécurité de la navigation — Règlement de 2020 sur la..... Accord atlantique Canada – Terre-Neuve-et-Labrador (Loi de mise en œuvre de l') Accord Canada – Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers (Loi de mise en œuvre de l') Opérations pétrolières au Canada (Loi sur les) Marine marchande du Canada (Loi de 2001 sur la)	DORS/2020-216	06/10/20	2581	n
Substance toxique à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) — Décret d'inscription d'une..... Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne sur la)	DORS/2020-217	06/10/20	2726	
Sûreté du transport ferroviaire de voyageurs — Règlement sur la..... Sécurité ferroviaire (Loi sur la)	DORS/2020-222	06/10/20	2772	n