

Canada Gazette

Part I



Gazette du Canada

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, DECEMBER 23, 2017

OTTAWA, LE SAMEDI 23 DÉCEMBRE 2017

Notice to Readers

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

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday
- Part II Statutory instruments (regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 11, 2017, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after royal assent

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

Requests for insertion should be directed to the Canada Gazette Directorate, Public Services and Procurement Canada, 350 Albert Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-996-2495 (telephone), 613-991-3540 (fax).

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

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

Avis au lecteur

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

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 11 janvier 2017 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

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

Les demandes d'insertion doivent être envoyées à la Direction de la Gazette du Canada, Services publics et Approvisionnement Canada, 350, rue Albert, 5^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-996-2495 (téléphone), 613-991-3540 (télécopieur).

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

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

TABLE OF CONTENTS

Government notices	4950
Appointment opportunities	4958
Parliament	
House of Commons	4962
Bills assented to	4962
Chief Electoral Officer	4963
Commissions	4964
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	4968
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	4969
(including amendments to existing regulations)	
Index	5037

TABLE DES MATIÈRES

Avis du gouvernement	4950
Possibilités de nominations	4958
Parlement	
Chambre des communes	4962
Projets de loi sanctionnés	4962
Directeur général des élections	4963
Commissions	4964
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	4968
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	4969
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	5038

GOVERNMENT NOTICES

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

Notice to interested parties — Clean Fuel Standard regulatory framework

The Government of Canada plans to put in place Clean Fuel Standard Regulations under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, to reduce Canada's greenhouse gas (GHG) emissions. The objective of the proposed regulations is to achieve 30 Mt of annual reductions in GHG emissions by 2030, contributing to Canada's effort to achieve its overall GHG mitigation target of 30% emission reduction below 2005 levels by 2030.

The Clean Fuel Standard will establish lifecycle carbon intensity requirements separately for liquid, gaseous and solid fuels that are used in transportation, industry and buildings. This performance-based approach will incent innovation, development and the use of a broad range of low carbon fuels, energy sources and technologies.

Consultations on the development of the Clean Fuel Standard were launched in January 2017 and the "[Clean Fuel Standard: Discussion Paper](#)" was released in February, seeking views to help inform the development of a regulatory framework. Following the release of the Discussion Paper, extensive consultation sessions were held, including a face-to-face workshop, technical webinars and bilateral meetings with various stakeholders. More than 120 comments were received on the Discussion Paper. Comments were quite diverse, on the various themes of policy objectives, regulatory design, fuels covered by the regulations, targeting emission reductions, timelines, interactions with other measures (including the *Renewable Fuels Regulations*) and competitiveness. A report, "[Clean Fuel Standard: Summary of stakeholder written comments on the Discussion Paper](#)," summarizing these diverse comments, was prepared by the International Institute for Sustainable Development.

AVIS DU GOUVERNEMENT

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

Avis aux parties intéressées — Cadre de réglementation pour la Norme sur les combustibles propres

Le gouvernement du Canada entend mettre en place un règlement relatif à une norme sur les combustibles propres en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) du pays. L'objectif du règlement proposé est d'atteindre une réduction annuelle d'émissions de GES de 30 Mt d'ici 2030, ce qui contribuerait à l'effort du Canada pour réaliser son objectif de réduction de l'ensemble de ses émissions de GES de 30 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2005.

La Norme sur les combustibles propres établira des exigences distinctes en termes d'intensité en carbone pour les combustibles liquides, gazeux et solides utilisés pour le transport, l'industrie et les bâtiments au cours de leur cycle de vie. Cette approche axée sur le rendement incitera à l'innovation, au développement et à l'utilisation d'une vaste gamme de combustibles, de sources d'énergie et de technologies à faible teneur en carbone.

Les consultations sur l'élaboration de la Norme sur les combustibles propres ont été lancées en janvier 2017 et le document intitulé « [Norme sur les carburants propres : document de travail](#) » a été rendu public en février afin de recueillir des commentaires pouvant aider à élaborer un cadre réglementaire. À la suite de la publication du document de travail, plusieurs séances de consultation ont été tenues, notamment un atelier en personne, des webinaires techniques et des réunions bilatérales avec divers intervenants. Plus de 120 commentaires ont été reçus à propos du document de travail. Les commentaires, fort variés, portaient sur différents thèmes comme les objectifs stratégiques, la conception réglementaire, les combustibles visés par la réglementation, les cibles en matière de réduction d'émissions, les échéanciers, les interactions avec d'autres mesures (dont le *Règlement sur les carburants renouvelables*) et la compétitivité. Un rapport résumant ces différents commentaires, intitulé « [Norme sur les combustibles propres : résumé des commentaires écrits des intervenants sur le document de travail](#) », a été préparé par l'Institut international du développement durable.

The regulatory framework provides clarity on a number of key issues raised during consultations, and identifies other important issues that require further consideration. This document covers

- the scope of the regulations;
- regulated parties;
- the carbon intensity approach;
- the timing for the regulations; and
- compliance mechanisms.

The Clean Fuel Standard Regulations will use a lifecycle approach to set carbon intensity values and requirements, accounting for the amount of greenhouse gases emitted to produce a unit of energy. This lifecycle approach will assess GHG emissions from all stages in a product's life, from cradle to grave (that is, from raw material extraction through materials processing, manufacture, distribution, use, repair and maintenance, and disposal or recycling, where applicable).

The Clean Fuel Standard will drive actions that reduce GHG emissions throughout the lifecycle of fuels and fuel alternatives. The Clean Fuel Standard may lead to changes in crop demand and land management practices that impact GHG emissions, which will be included. However, indirect GHG emissions that may result from the Clean Fuel Standard will not be considered in the design, at least initially.

Partitioning

The Clean Fuel Standard will achieve reductions from each of the transportation, building and industry sectors. Reductions will be achieved by setting separate carbon intensity requirements for subsets of fuels, as well as through rules on credit trading.

The Clean Fuel Standard will set separate carbon intensity requirements for liquid, gaseous and solid fuel streams. This approach will lead to emission reductions from fuels used in industries and buildings. For gaseous fuels, consideration will be given to setting volumetric requirements for renewable content or a hybrid approach, such as volumetric requirements with GHG performance standards.

Approximately 80% of liquid fuels are used for transportation. Setting a separate carbon intensity target for liquid

Le cadre de réglementation apporte des précisions sur un certain nombre de questions clés soulevées durant les consultations et établit d'autres questions importantes nécessitant un examen plus approfondi. Ce document couvre les éléments suivants :

- la portée du règlement;
- les parties réglementées;
- l'approche en matière d'intensité en carbone;
- l'échéancier du règlement;
- les mécanismes de conformité.

Le règlement relatif à la Norme sur les combustibles propres adoptera une approche axée sur le cycle de vie pour établir des valeurs et des exigences en matière d'intensité en carbone et tiendra compte de la quantité de gaz à effet de serre émise pour produire une unité d'énergie. Une telle approche évaluera les émissions de GES produites à chaque étape du cycle de vie d'un produit, « du berceau au tombeau » (c'est-à-dire extraction de la matière première, transformation, fabrication, distribution, utilisation, réparation et entretien, et élimination ou recyclage, s'il y a lieu).

La Norme sur les combustibles propres chapeautera les mesures visant à réduire les émissions de GES durant l'ensemble du cycle de vie des combustibles fossiles et ceux de remplacement. Cette norme pourrait mener à des changements en termes de demande pour les cultures et de pratiques de gestion des terres, lesquels seront pris en compte. Cependant, les émissions indirectes de GES qui pourraient résulter de la Norme sur les combustibles propres ne seront pas prises en compte dans la conception de celle-ci, du moins initialement.

Partitionnement

La Norme sur les combustibles propres permettra d'obtenir des réductions de chaque secteur visé, soit les transports, les bâtiments et l'industrie. Elle obtiendra ces réductions en fixant des exigences d'intensité en carbone pour des sous-ensembles de combustibles ainsi qu'en établissant des règles régissant l'échange de crédits.

La Norme sur les combustibles propres fixera des exigences distinctes de réduction d'intensité en carbone pour les combustibles liquides, gazeux et solides. Cette approche mènera à des réductions des émissions provenant des combustibles utilisés dans les industries et les bâtiments. Pour les combustibles gazeux, on envisagera de fixer des exigences volumétriques pour le contenu renouvelable ou une approche hybride, comme les exigences volumétriques et les normes de performance en matière de GES.

Environ 80 % des combustibles liquides servent au transport. L'établissement d'une cible distincte pour les

fuels will ensure GHG reductions are achieved from transportation fuels.

Consideration may be given to further groupings of fuel types within fuel streams (e.g. grouping transportation fuels together in the liquid fuel stream). Some trading of credits between the fuel streams will be considered. This approach offers compliance flexibility to regulated parties to achieve emission reductions across the fuel types within the separate fuel streams.

Clean Fuel Standard and Pan-Canadian approach to pricing carbon pollution

The Clean Fuel Standard will complement the Pan-Canadian approach to pricing carbon pollution. The Clean Fuel Standard will focus on reducing carbon intensity across the lifecycle of fuels, from production to use, reducing GHGs along the value chain of individual fuels and incenting innovation and technology. Carbon pricing will price fossil fuels, as well as emissions from industrial activities, to send a price signal to markets and end users and further incent GHG emission reductions.

Scope of Clean Fuel Standard Regulations

The Clean Fuel Standard will apply to liquid, gaseous and solid fuels combusted for the purpose of creating energy including “self-produced and used” fuels, that is, those fuels that are used by producers or importers.

The Clean Fuel Standard will not apply to fuels when they are primarily used as feedstocks in industrial processes or when used for non-combustion purposes (e.g. solvents).

Certain fuels will be excluded from application of the carbon intensity requirements of the Clean Fuel Standard, including fuels that are exported from Canada, fuels that are in transit through Canada, and coal combusted at facilities that are covered by coal-fired electricity GHG regulations. Other exclusions may be considered.

combustibles liquides en matière d'intensité en carbone garantira que les objectifs de réduction des émissions de GES seront atteints en ce qui concerne les carburants de transport.

Il pourrait être envisagé d'effectuer d'autres regroupements des différentes formes de combustibles, soit solides, liquides et gazeux, au sein des différents secteurs (par exemple, regrouper les carburants de transport dans le groupe des carburants liquides). Il sera possible d'échanger des crédits entre les différents groupes de combustibles. Cette approche offre aux parties réglementées une souplesse en matière de conformité qui leur permettra d'atteindre les objectifs de réduction d'émissions pour tous les types de combustibles au sein des différents groupes.

La Norme sur les combustibles propres et l'approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone

La Norme sur les combustibles propres complétera l'approche pancanadienne pour une tarification de la pollution par le carbone. Elle mettra l'accent sur la réduction de l'intensité en carbone durant tout le cycle de vie des combustibles, de la production jusqu'à l'utilisation; elle réduira les émissions de GES durant toute la chaîne de valeur des combustibles pris individuellement et favorisera l'innovation et l'utilisation de la technologie. La tarification du carbone établira le prix des combustibles fossiles et des émissions provenant des activités industrielles, ce qui enverra un signal de prix aux marchés et utilisateurs finaux et incitera encore davantage à la réduction des émissions de GES.

Portée du règlement relatif à la Norme sur les combustibles propres

La Norme sur les combustibles propres s'appliquera aux combustibles liquides, gazeux et solides brûlés dans le but de produire de l'énergie, notamment les combustibles « produits et utilisés à l'interne », c'est-à-dire, ceux qu'utilisent les producteurs ou les importateurs.

La Norme sur les combustibles propres ne s'appliquera pas aux combustibles principalement utilisés comme matières premières dans des procédés industriels ou à des fins autres que la combustion (comme solvant, par exemple).

Certains combustibles seront exclus de la mise en application des exigences de la Norme sur les combustibles propres en matière d'intensité en carbone, y compris les combustibles exportés du Canada, les combustibles en transit au Canada, et le charbon brûlé dans des installations couvertes par la réglementation sur les GES pour la production d'électricité à partir du charbon. D'autres exclusions pourraient aussi être envisagées.

Regulated parties

Fuel producers and importers, or in some cases distributors, will be subject to the Clean Fuel Standard and will need to meet specific requirements for the fuels that they produce, import or distribute.

In the case of liquid fuels

- the producers or importers of the liquid fuel (e.g. gasoline, diesel, and heavy fuel oil) will be the regulated parties.

In the case of gaseous fuels

- for pipeline-quality natural gas delivered via gas distribution pipeline systems, the distributors of the natural gas will be the regulated parties;
- for other gaseous fuels supplied to end-users other than through a gas distribution pipeline system (e.g. biogas, natural gas from producers), the regulated parties remain to be determined.

In the case of solid fuels

- the producers or importers of the fuel (e.g. coal and petroleum coke) will be the regulated parties.

Approach to setting requirements

Carbon intensity values will be expressed in grams of carbon dioxide equivalents (g CO₂e) per unit of energy in megajoules (MJ), and will account for GHG emissions over the lifecycle of a fuel. Carbon intensity values will not include an estimate of the impact of indirect land use change on GHG emissions.

Baseline carbon intensity values and carbon intensity requirements will be set either for each fuel in a stream (liquid, gaseous, solid) or for groupings that include some or all fuels in a stream.

The Clean Fuel Standard Regulations will set carbon intensity requirements expressed either as absolute values or as percent reductions from the relevant baselines.

The carbon intensity requirements will become more stringent over time, with the goal of achieving at least 30 Mt CO₂e of emission reductions annually commencing in 2030.

Parties réglementées

Les producteurs et les importateurs de carburants, ou dans certains cas les distributeurs, seront assujettis à la Norme sur les combustibles propres et devront satisfaire des exigences spécifiques aux combustibles qu'ils produisent, importent ou distribuent.

En ce qui concerne les combustibles liquides :

- les producteurs ou importateurs de combustibles liquides (essence, diesel, mazout lourd) seront les parties réglementées.

En ce qui concerne les combustibles gazeux :

- concernant le gaz naturel de qualité pipeline livré par l'entremise de réseaux de distribution de gaz par pipelines, les distributeurs de gaz naturel seront les parties réglementées;
- concernant les autres combustibles gazeux fournis aux utilisateurs finaux autrement que par un réseau de distribution de gaz par pipelines (par exemple biogaz, gaz naturel provenant de producteurs), les parties réglementées n'ont pas encore été déterminées.

En ce qui concerne les combustibles solides :

- les producteurs ou importateurs du combustible (par exemple charbon et coke de pétrole) seront les parties réglementées.

Approche d'établissement des exigences

Les valeurs d'intensité en carbone seront exprimées en grammes d'équivalent en dioxyde de carbone (g CO₂e) par unité d'énergie en mégajoules (MJ), et tiendront compte des émissions de GES produites durant tout le cycle de vie d'un combustible. Ces valeurs n'incluront pas une estimation de l'impact découlant du changement indirect de l'utilisation des terres sur les émissions de GES.

Des valeurs et des objectifs de référence en termes d'intensité en carbone seront fixés pour chaque combustible inclus dans un groupe (liquide, gazeux, solide), ou encore pour les regroupements qui comprennent une partie ou la totalité des combustibles d'un groupe.

Le règlement relatif à la Norme sur les combustibles propres fixera les exigences d'intensité en carbone sous forme de valeurs absolues, ou sous forme de réductions en pourcentage des valeurs de référence pertinentes.

Les cibles d'intensité en carbone deviendront plus strictes avec le temps, l'exigence étant d'atteindre une réduction d'émissions d'au moins 30 Mt CO₂e par année à compter de 2030.

Calculation of lifecycle carbon intensity of fuels

For renewable fuels, other low carbon fuels and energy sources and technologies, carbon intensity will be differentiated by type and origin of the fuel to reflect the GHG emissions associated with different feedstocks and technologies.

In the case of crude oil-based fuels, the Regulations will not differentiate among crude oil types, or on whether the crude oil is produced in or imported into Canada. A Canadian-average default carbon-intensity for crude oil produced, imported and consumed in Canada will be used.

For other fossil fuels, consideration is being given to whether or not the same approach as for crude oil-based fuels should be applied. As an example, for natural gas-derived fuels, consideration is being given to initially setting carbon intensity values separately for sweet gas and sour gas, and assessing the potential of further differentiation by origin of the gas in the longer term.

Renewable fuel content

The federal *Renewable Fuels Regulations* require 5% renewable content in gasoline and 2% renewable content in diesel fuel and heating distillate oil. In the short term, these volumetric requirements will be maintained. In the longer term, the Clean Fuel Standard will replace the *Renewable Fuels Regulations*.

With respect to natural gas, setting carbon intensity requirements as noted above is the intended approach, but further consideration will be given to setting volumetric requirements for renewable content or a hybrid approach, such as volumetric requirements with GHG performance standards.

Compliance pathways

The Clean Fuel Standard will provide a range of pathways for complying other than reducing the carbon intensity of the fuel produced or imported for use in Canada. A key pathway for fossil fuel suppliers will be to include renewable fuel content in their product.

It will be possible to generate compliance credits for actions that improve carbon intensity throughout the lifecycle of the fuel. One issue to be determined is whether to specify a minimum threshold for process improvements

Calcul de l'intensité en carbone des combustibles au cours de leur cycle de vie

En ce qui concerne les carburants renouvelables, d'autres combustibles à faible teneur en carbone ainsi que les sources d'énergie et les technologies, l'intensité en carbone fera l'objet d'une distinction selon le type et l'origine du combustible afin que soient reflétées les émissions de GES associées aux différentes matières premières et technologies.

Concernant les combustibles à base de pétrole brut, le règlement ne fera pas de distinction entre les différents types de pétrole brut, qu'ils soient produits au Canada ou importés au pays. Une moyenne nationale par défaut de l'intensité en carbone du pétrole brut produit, importé et consommé au Canada sera utilisée.

En ce qui a trait aux autres combustibles fossiles, on examine la possibilité de mettre en application ou non la même approche que pour les combustibles à base de pétrole brut. À titre d'exemple, concernant les combustibles dérivés du gaz naturel, il est envisagé de commencer par établir des valeurs d'intensité en carbone séparées pour le gaz corrosif et non corrosif, puis d'évaluer la possibilité d'établir une distinction selon l'origine du gaz à plus long terme.

Contenu en carburant renouvelable

Le *Règlement sur les carburants renouvelables* du Canada exige 5 % de contenu renouvelable dans l'essence et 2 % de contenu renouvelable dans le carburant diesel et le mazout de chauffage. À court terme, les exigences volumétriques seront maintenues. À long terme, la Norme sur les combustibles propres remplacera le *Règlement sur les carburants renouvelables*.

En ce qui concerne le gaz naturel, l'établissement d'exigences d'intensité en carbone énoncé ci-dessus constitue l'approche prévue, mais il faudra étudier davantage la possibilité d'établir des exigences volumétriques pour le contenu en carburant renouvelable ou d'adopter une approche hybride, comme des exigences volumétriques combinées à des normes d'émissions de GES.

Voies de conformité

La Norme sur les combustibles propres offrira tout un éventail d'options pour assurer la conformité autres que la réduction de l'intensité en carbone des combustibles produits au Canada ou importés aux fins d'utilisation au pays. Un moyen clé à la disposition des fournisseurs de combustibles fossiles sera d'incorporer un contenu en carburant renouvelable dans leurs produits.

Il sera possible de générer des crédits de conformité pour des mesures qui réduisent l'intensité en carbone d'un combustible durant toute sa durée de vie. Il reste à déterminer si des seuils minimaux d'amélioration des

that qualify for credit creation. It will also be possible to generate credits through fuel switching and the deployment of energy sources and technologies that displace fossil fuels, such as electric vehicles.

Credits will be tradeable among regulated parties within each stream of fuels (liquid, gaseous, solid). There will also be limited banking of credits. Consideration is being given to allowing some use of credits across streams of fuels.

Review and update

The lifecycle GHG emission models and the carbon intensity values referred to in the Clean Fuel Standard Regulations will be updated and revised periodically. In addition, a review of the Clean Fuel Standard will include future consideration of the treatment of renewable fuel requirements, whether the impacts of indirect land use change should be accounted for, and whether consideration should be given to other sustainability issues.

Timing of requirements

Environment and Climate Change Canada plans to publish draft regulations in the *Canada Gazette*, Part I, in 2018 and final regulations in the *Canada Gazette*, Part II, in mid-2019. Carbon intensity requirements for liquid, gaseous and solid fuel streams will come into force at the same time; however, the coming into force date is still to be determined. Industry will be provided with sufficient lead time to prepare to meet requirements, while adequate time will also be provided for meeting carbon intensity requirements to achieve the required 30 Mt of GHG reductions by 2030.

[51-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order 2017-66-10-02 Amending the Non-domestic Substances List

Whereas, pursuant to subsection 66(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, the Minister of the Environment has added the substance

^a S.C. 1999, c. 33

processus donnant droit à la création de crédits doivent être spécifiés. Des crédits pourront également être générés au moyen du remplacement des combustibles et du déploiement de sources d'énergie et de technologies qui remplacent les combustibles fossiles, comme les véhicules électriques.

Les crédits pourront être échangés par les parties réglementées dans le cadre de chaque groupe de combustibles (liquides, gazeux, solides). De plus, l'accumulation de crédits sera limitée. La possibilité de permettre une certaine utilisation de crédits d'un groupe de carburants à l'autre est actuellement à l'étude.

Examen et mise à jour

Les modèles de référence d'émissions de GES fondés sur le cycle de vie et les valeurs d'intensité en carbone énoncées dans le règlement relatif à la Norme sur les combustibles propres seront mis à jour et examinés périodiquement. De plus, lors des examens de la Norme sur les combustibles propres, on prendra en considération le traitement futur des exigences en matière de carburants renouvelables, on évaluera s'il faut tenir compte de l'impact du changement indirect de l'utilisation des terres, et on regardera s'il faut tenir compte d'autres questions de durabilité.

Calendrier des exigences

Environnement et Changement climatique Canada a l'intention de publier le projet de réglementation dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en 2018 et le règlement final dans la Partie II de la *Gazette du Canada* au milieu de l'année 2019. Les exigences de réduction d'intensité en carbone pour les groupes de combustibles liquides, gazeux et solides entreront en vigueur au même moment; cependant, la date précise d'entrée en vigueur reste encore à déterminer. Une telle période laissera le temps à l'industrie pour se préparer à satisfaire aux exigences et pour satisfaire aux exigences d'intensité en carbone requises pour atteindre la cible de réduction de 30 Mt d'émissions de GES d'ici 2030.

[51-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Arrêté 2017-66-10-02 modifiant la Liste extérieure

Attendu que, conformément au paragraphe 66(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a la ministre de l'Environnement a inscrit

^a L.C. 1999, ch. 33

referred to in the annexed Order to the *Domestic Substances List*^b;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsection 66(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, makes the annexed *Order 2017-66-10-02 Amending the Non-domestic Substances List*.

Gatineau, December 7, 2017

Catherine McKenna
Minister of the Environment

Order 2017-66-10-02 Amending the Non-domestic Substances List

Amendment

1 Part I of the *Non-domestic Substances List*¹ is amended by deleting the following:

68739-07-1

Coming into Force

2 This Order comes into force on the day on which *Order 2017-66-10-01 Amending the Domestic Substances List* comes into force.

[51-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order 2017-87-10-02 Amending the Non-domestic Substances List

Whereas, pursuant to subsections 87(1) and (5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, the Minister of the Environment has added the substance referred to in the annexed Order to the *Domestic Substances List*^b;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsections 87(1) and (5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, makes the annexed

sur la *Liste intérieure*^b la substance visée par l'arrêté ci-après,

À ces causes, en vertu du paragraphe 66(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, la ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2017-66-10-02 modifiant la Liste extérieure*, ci-après.

Gatineau, le 7 décembre 2017

La ministre de l'Environnement
Catherine McKenna

Arrêté 2017-66-10-02 modifiant la Liste extérieure

Modification

1 La partie I de la *Liste extérieure*¹ est modifiée par radiation de ce qui suit :

68739-07-1

Entrée en vigueur

2 Le présent arrêté entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'*Arrêté 2017-66-10-01 modifiant la Liste intérieure*.

[51-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Arrêté 2017-87-10-02 modifiant la Liste extérieure

Attendu que, conformément aux paragraphes 87(1) et (5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a la ministre de l'Environnement a inscrit sur la *Liste intérieure*^b les substances visées par l'arrêté ci-après;

À ces causes, en vertu des paragraphes 87(1) et (5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, la ministre de l'Environnement prend

^a S.C. 1999, c. 33

^b SOR/94-311

¹ Supplement, *Canada Gazette*, Part I, January 31, 1998

^a L.C. 1999, ch. 33

^b DORS/94-311

¹ Supplément, *Partie I de la Gazette du Canada*, 31 janvier 1998

Order 2017-87-10-02 Amending the Non-domestic Substances List.

Gatineau, December 7, 2017

Catherine McKenna
Minister of the Environment

Order 2017-87-10-02 Amending the Non-domestic Substances List

Amendment

1 Part I of the *Non-domestic Substances List*¹ is amended by deleting the following:

28205-74-5
71463-68-8

Coming into Force

2 This Order comes into force on the day on which *Order 2017-87-10-01 Amending the Domestic Substances List* comes into Force.

[51-1-o]

DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY AND EMERGENCY PREPAREDNESS

CRIMINAL CODE

Designation as fingerprint examiner

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

Jonathan Peter Ross Sheldan

Ottawa, December 1, 2017

Kathy Thompson

Assistant Deputy Minister
Community Safety and Countering Crime Branch

[51-1-o]

l'Arrêté 2017-87-10-02 modifiant la Liste extérieure, ci-après.

Gatineau, le 7 décembre 2017

La ministre de l'Environnement
Catherine McKenna

Arrêté 2017-87-10-02 modifiant la Liste extérieure

Modification

1 La partie I de la *Liste extérieure*¹ est modifiée par radiation de ce qui suit :

28205-74-5
71463-68-8

Entrée en vigueur

2 Le présent arrêté entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'*Arrêté 2017-87-10-01 modifiant la Liste intérieure*.

[51-1-o]

MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET DE LA PROTECTION CIVILE

CODE CRIMINEL

Désignation à titre de préposé aux empreintes digitales

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

Jonathan Peter Ross Sheldan

Ottawa, le 1^{er} décembre 2017

La sous-ministre adjointe
Secteur de la sécurité communautaire et
de la lutte contre le crime

Kathy Thompson

[51-1-o]

¹ Supplement, *Canada Gazette*, Part I, January 31, 1998

¹ Supplément, Partie I de la *Gazette du Canada*, 31 janvier 1998

DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY AND EMERGENCY PREPAREDNESS

CRIMINAL CODE

Revocation of designation as fingerprint examiner

Pursuant to subsection 667(5) of the *Criminal Code*, I hereby revoke the designation of the following person of the Victoria Police Department as a fingerprint examiner:

Michael W. Yeager

Ottawa, December 12, 2017

Kathy Thompson

Assistant Deputy Minister
Community Safety and Countering Crime Branch

[51-1-o]

PRIVY COUNCIL OFFICE

Appointment opportunities

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

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

Current opportunities

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

MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET DE LA PROTECTION CIVILE

CODE CRIMINEL

Révocation de nomination à titre de préposé aux empreintes digitales

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

Michael W. Yeager

Ottawa, le 12 décembre 2017

La sous-ministre adjointe
Secteur de la sécurité communautaire et
de la lutte contre le crime

Kathy Thompson

[51-1-o]

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ

Possibilités de nominations

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

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

Possibilités d'emploi actuelles

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

Position	Organization	Closing date
President and Chief Executive Officer	Atomic Energy of Canada Limited	
Members	Canada Post Corporation	December 29, 2017
Chief Executive Officer	Canadian Air Transport Security Authority	
Chief Executive Officer	Canadian Dairy Commission	
Members (appointment to roster)	International Trade and International Investment Dispute Settlement Bodies	
Parliamentary Librarian	Library of Parliament	
Chief Electoral Officer	Office of the Chief Electoral Officer	
Information Commissioner	Office of the Information Commissioner	
Commissioner	Royal Canadian Mounted Police	
Chairperson	Social Security Tribunal	January 9, 2018

Ongoing opportunities

Opportunities posted on an ongoing basis.

Position	Organization	Closing date
Full-time and Part-time Members	Immigration and Refugee Board	December 31, 2017
Members	Veterans Review and Appeal Board	December 31, 2017

Upcoming opportunities

New opportunities that will be posted in the coming weeks.

Position	Organization
Chairperson	Civilian Review and Complaints Commission for the Royal Canadian Mounted Police
Sergeant-at-Arms	House of Commons
Commissioner	International Joint Commission

Poste	Organisation	Date de clôture
Président(e) et premier(ère) dirigeant(e)	Énergie atomique du Canada limitée	
Membres	Société canadienne des postes	29 décembre 2017
Chef de la direction	Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	
Chef de la direction [premier(ère) dirigeant(e)]	Commission canadienne du lait	
Membres (nomination à une liste)	Organes de règlement des différends en matière de commerce international et d'investissement international	
Bibliothécaire parlementaire	Bibliothèque du Parlement	
Directeur(trice) général(e) des élections	Bureau du directeur général des élections	
Commissaire à l'information	Commissariat à l'information	
Commissaire	Gendarmerie royale du Canada	
Président(e)	Tribunal de la sécurité sociale	9 janvier 2018

Possibilités d'emploi permanentes

Possibilités affichées de manière continue.

Poste	Organisation	Date de clôture
Commissaires à temps plein et à temps partiel	Commission de l'immigration et du statut de réfugié	31 décembre 2017
Membres	Tribunal des anciens combattants (révision et appel)	31 décembre 2017

Possibilités d'emploi à venir

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

Poste	Organisation
Président(e)	Commission civile d'examen et de traitement des plaintes relatives à la Gendarmerie royale du Canada
Sergent(e) d'armes	Chambre des communes
Commissaire	Commission mixte internationale

BANK OF CANADA

Statement of financial position as at November 30, 2017

(Millions of dollars)

Unaudited

ASSETS		LIABILITIES AND EQUITY	
Cash and foreign deposits	18.0	Bank notes in circulation.....	82,670.6
Loans and receivables		Deposits	
Securities purchased under resale agreements.....	7,805.2	Government of Canada.....	23,059.6
Advances to members of Payments Canada.....	—	Members of Payments Canada	499.9
Advances to governments.....	—	Other deposits	<u>2,183.6</u>
Other receivables	<u>5.6</u>		25,743.1
	7,810.8	Securities sold under repurchase agreements	—
Investments		Other liabilities.....	<u>569.5</u>
Treasury bills of Canada	18,629.4		108,983.2
Government of Canada bonds.....	81,826.4	Equity	
Other investments.....	<u>412.1</u>	Share capital	5.0
	100,867.9	Statutory and special reserves.....	125.0
Property and equipment	564.4	Available-for-sale reserve	<u>374.1</u>
Intangible assets.....	39.8		<u>504.1</u>
Other assets	<u>186.4</u>		
	<u>109,487.3</u>		<u>109,487.3</u>

I declare that the foregoing statement is correct according to the books of the Bank.

Ottawa, December 15, 2017

Carmen Vierula
Chief Financial Officer and Chief Accountant

I declare that the foregoing statement is to the best of my knowledge and belief correct, and shows truly and clearly the financial position of the Bank, as required by section 29 of the *Bank of Canada Act*.

Ottawa, December 15, 2017

Stephen S. Poloz
Governor

BANQUE DU CANADA

État de la situation financière au 30 novembre 2017

(En millions de dollars)

Non audité

ACTIF		PASSIF ET CAPITAUX PROPRES	
Encaisse et dépôts en devises	18,0	Billets de banque en circulation	82 670,6
Prêts et créances		Dépôts	
Titres achetés dans le cadre de conventions de revente	7 805,2	Gouvernement du Canada	23 059,6
Avances aux membres de Paiements Canada.....	—	Membres de Paiements Canada	499,9
Avances aux gouvernements	—	Autres dépôts	<u>2 183,6</u>
Autres créances	<u>5,6</u>		25 743,1
	7 810,8	Titres vendus dans le cadre de conventions de rachat	—
Placements		Autres éléments de passif.....	<u>569,5</u>
Bons du Trésor du Canada	18 629,4		<u>108 983,2</u>
Obligations du gouvernement du Canada	81 826,4	Capitaux propres	
Autres placements	<u>412,1</u>	Capital-actions	5,0
	100 867,9	Réserve légale et réserve spéciale...	125,0
Immobilisations corporelles	564,4	Réserve d'actifs disponibles à la vente.....	<u>374,1</u>
Actifs incorporels.....	39,8		<u>504,1</u>
Autres éléments d'actif	<u>186,4</u>		
	<u>109 487,3</u>		<u>109 487,3</u>

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, au vu des livres de la Banque.

Ottawa, le 15 décembre 2017

Le chef des finances et comptable en chef
Carmen Vierula

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, à ma connaissance, et qu'il montre fidèlement et clairement la situation financière de la Banque, en application de l'article 29 de la *Loi sur la Banque du Canada*.

Ottawa, le 15 décembre 2017

Le gouverneur
Stephen S. Poloz

PARLIAMENT**HOUSE OF COMMONS**

First Session, Forty-Second Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 28, 2015.

For further information, contact the Private Members' Business Office, House of Commons, Centre Block, Room 134-C, Ottawa, Ontario K1A 0A6, 613-992-6443.

Charles Robert

Clerk of the House of Commons

ROYAL ASSENT

Tuesday, December 12, 2017

This day at five twenty-two in the afternoon, Her Excellency the Governor General proceeded to the Chamber of the Senate, in the Parliament Buildings, and took her seat at the foot of the Throne. The Members of the Senate being assembled, Her Excellency the Governor General was pleased to command the attendance of the House of Commons, and that House being present, the Bills listed in the Schedule to this letter was assented to in Her Majesty's name by Her Excellency the Governor General.

An Act to amend the Criminal Code (mischief)
(Bill C-305, chapter 23, 2017)

An Act respecting National Sickle Cell Awareness Day
(Bill S-211, chapter 24, 2017)

An Act to amend the Indian Act in response to the Superior Court of Quebec decision in *Descheneaux c. Canada* (Procureur général)
(Bill S-3, chapter 25, 2017)

An Act to correct certain anomalies, inconsistencies and errors and to deal with other matters of a non-controversial and uncomplicated nature in the Statutes of Canada and to repeal certain Acts and provisions that have expired, lapsed or otherwise ceased to have effect
(Bill C-60, chapter 26, 2017)

An Act respecting the preclearance of persons and goods in Canada and the United States
(Bill C-23, chapter 27, 2017)

PARLEMENT**CHAMBRE DES COMMUNES**

Première session, quarante-deuxième législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 28 novembre 2015.

Pour d'autres renseignements, prière de communiquer avec le Bureau des affaires émanant des députés à l'adresse suivante : Chambre des communes, Édifice du Centre, pièce 134-C, Ottawa (Ontario) K1A 0A6, 613-992-6443.

Le greffier de la Chambre des communes

Charles Robert**SANCTION ROYALE**

Le mardi 12 décembre 2017

Aujourd'hui à dix-sept heures vingt-deux, Son Excellence la Gouverneure générale est venue à la Chambre du Sénat, en l'Hôtel du Parlement, et a pris place au pied du Trône. Les membres du Sénat étant assemblés, il a plu à Son Excellence la Gouverneure générale d'ordonner à la Chambre des communes d'être présente, et, cette Chambre étant présente, Son Excellence la Gouverneure générale, au nom de Sa Majesté, a sanctionné les projets de loi mentionnés à l'annexe de la présente lettre.

Loi modifiant le Code criminel (méfait)
(Projet de loi C-305, chapitre 23, 2017)

Loi instituant la Journée nationale de la sensibilisation à la drépanocytose
(Projet de loi S-211, chapitre 24, 2017)

Loi modifiant la Loi sur les Indiens pour donner suite à la décision de la Cour supérieure du Québec dans l'affaire *Descheneaux c. Canada* (Procureur général)
(Projet de loi S-3, chapitre 25, 2017)

Loi visant à corriger des anomalies, contradictions ou erreurs relevées dans les Lois du Canada et à y apporter d'autres modifications mineures et non controversables ainsi qu'à abroger certaines lois et dispositions ayant cessé d'avoir effet
(Projet de loi C-60, chapitre 26, 2017)

Loi relative au précontrôle de personnes et de biens au Canada et aux États-Unis
(Projet de loi C-23, chapitre 27, 2017)

An Act providing for the development of a framework on palliative care in Canada
(Bill C-277, chapter 28, 2017)

An Act for granting to Her Majesty certain sums of money for the federal public administration for the fiscal year ending March 31, 2018
(Bill C-67, chapter 29, 2017)

An Act to recognize Charlottetown as the birthplace of Confederation
(Bill S-236, chapter 30, 2017)

An Act to amend the Statistics Act
(Bill C-36, chapter 31, 2017)

Nicole Proulx

Clerk of the Senate and Clerk of the Parliaments

[51-1-o]

CHIEF ELECTORAL OFFICER

CANADA ELECTIONS ACT

Deregistration of a registered electoral district association

On application by the electoral district association, in accordance with subsection 467(1) of the *Canada Elections Act*, the “Bloc Québécois Beloeil—Chambly” association is deregistered, effective December 31, 2017.

December 8, 2017

Stéphane Perrault

Acting Chief Electoral Officer

[51-1-o]

CHIEF ELECTORAL OFFICER

CANADA ELECTIONS ACT

Deregistration of a registered political party

On application by the registered political party, in accordance with section 414 of the *Canada Elections Act*, the “National Advancement Party of Canada” is deregistered, effective December 31, 2017.

December 12, 2017

Stéphane Perrault

Acting Chief Electoral Officer

[51-1-o]

Loi visant l'élaboration d'un cadre sur les soins palliatifs au Canada
(Projet de loi C-277, chapitre 28, 2017)

Loi portant octroi à Sa Majesté de crédits pour l'administration publique fédérale pendant l'exercice se terminant le 31 mars 2018
(Projet de loi C-67, chapitre 29, 2017)

Loi visant à reconnaître Charlottetown comme le berceau de la Confédération
(Projet de loi S-236, chapitre 30, 2017)

Loi modifiant la Loi sur la statistique
(Projet de loi C-36, chapitre 31, 2017)

La greffière du Sénat et greffière des Parlements

Nicole Proulx

[51-1-o]

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS

LOI ÉLECTORALE DU CANADA

Radiation d'une association de circonscription enregistrée

À la demande de l'association de circonscription, conformément au paragraphe 467(1) de la *Loi électorale du Canada*, l'association « Bloc Québécois Beloeil—Chambly » est radiée. La radiation prend effet le 31 décembre 2017.

Le 8 décembre 2017

Le directeur général des élections par intérim

Stéphane Perrault

[51-1-o]

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS

LOI ÉLECTORALE DU CANADA

Radiation d'un parti politique enregistré

Sur demande du parti politique enregistré, conformément à l'article 414 de la *Loi électorale du Canada*, le « Parti de l'Essor National du Canada » est radié. La radiation prend effet le 31 décembre 2017.

Le 12 décembre 2017

Le directeur général des élections par intérim

Stéphane Perrault

[51-1-o]

COMMISSIONS**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****APPEALS***Notice No. HA-2017-018*

The Canadian International Trade Tribunal will hold public hearings to consider the appeals referenced hereunder. The hearings will be held beginning at 9:30 a.m., in the Tribunal's Hearing Room No. 2, 18th Floor, 333 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario. Interested persons planning to attend should contact the Tribunal at 613-998-9908 to obtain further information and to confirm that the hearings will be held as scheduled.

<i>Excise Tax Act</i> Shell Canada Products v. Canada Revenue Agency	
Date of Hearing	January 25, 2018
Appeal No.	AP-2017-018
Goods in Issue	Kerosene
Issue	Whether kerosene used as a fuel is considered "diesel fuel" within the meaning of subsection 2(1) of the <i>Excise Tax Act</i> and is therefore taxable.

<i>Customs Act</i> Worldpac Canada Inc. v. President of the Canada Border Services Agency	
Date of Hearing	January 29, 2018
Appeal No.	AP-2016-039
Goods in Issue	Hydraulic shock absorber, hydraulic shock strut assembly, and shock suspension kit
Issue	Whether the goods in issue are eligible to be classified under tariff item No. 9961.00.00 as vacuum, hydraulic or air control assemblies, other than assemblies for spring brakes, for use in the repair of road tractors for semi-trailers, motor vehicles principally designed for the transport of persons or goods, or fire fighting vehicles, and parts thereof, as claimed by Worldpac Canada Inc., or are not eligible for such classification, as determined by the President of the Canada Border Services Agency.

COMMISSIONS**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****APPELS***Avis n° HA-2017-018*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur tiendra des audiences publiques afin d'entendre les appels mentionnés ci-dessous. Les audiences débuteront à 9 h 30 et auront lieu dans la salle d'audience n° 2 du Tribunal, 18^e étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario). Les personnes intéressées qui ont l'intention d'assister à l'une ou l'autre des audiences doivent s'adresser au Tribunal en composant le 613-998-9908 si elles désirent plus de renseignements ou si elles veulent confirmer la date des audiences.

<i>Loi sur la taxe d'accise</i> Shell Canada Products c. Agence du revenu du Canada	
Date de l'audience	25 janvier 2018
Appel n°	AP-2017-018
Marchandise en cause	Kérosène
Question en litige	Déterminer si du kérosène utilisé comme carburant est considéré comme du « combustible diesel » au sens du paragraphe 2(1) de la <i>Loi sur la taxe d'accise</i> et s'il est par conséquent taxable.

<i>Loi sur les douanes</i> Worldpac Canada Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada	
Date de l'audience	29 janvier 2018
Appel n°	AP-2016-039
Marchandises en cause	Amortisseur hydraulique, support d'amortisseur et suspension
Question en litige	Déterminer si les marchandises en cause satisfont aux conditions requises pour être classées dans le numéro tarifaire 9961.00.00 à titre d'assemblages de commande à vide, hydraulique ou à l'air, autres que des assemblages pour les freins à ressort, devant servir à la réparation des tracteurs routiers pour semi-remorques, des véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes ou de marchandises, ou des voitures de lutte contre l'incendie, et des parties de ces véhicules, comme le soutient Worldpac Canada Inc., ou si elles ne satisfont pas aux conditions requises, comme l'a déterminé le président de l'Agence des services frontaliers du Canada.

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

INQUIRY

Construction services

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-2017-042) from Vantage Painting Ltd. (VPL), of Yellowknife, Northwest Territories, concerning a procurement (Solicitation No. EW076-180729) by the Department of Public Works and Government Services (PWSCG). The solicitation is for painting services. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is hereby given that the Tribunal made a decision on December 11, 2017, to conduct an inquiry into the complaint.

VPL alleges that there were problems with the evaluation of its proposal and that the standing offer was improperly awarded to a competing bidder.

Further information may be obtained from the Registrar, Canadian International Trade Tribunal Secretariat, 333 Laurier Avenue West, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), 613-990-2439 (fax), citt-tcce@tribunal.gc.ca (email).

Ottawa, December 13, 2017

[51-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The Commission posts on its website the decisions, notices of consultation and regulatory policies that it publishes, as well as information bulletins and orders. On April 1, 2011, the *Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure* came into force. As indicated in Part 1 of these Rules, some broadcasting applications are posted directly on the [Commission's website](#), under "Part 1 Applications."

To be up to date on all ongoing proceedings, it is important to regularly consult "Today's Releases" on the Commission's website, which includes daily updates to notices of consultation that have been published and ongoing proceedings, as well as a link to Part 1 applications.

The following documents are abridged versions of the Commission's original documents. The original documents contain a more detailed outline of the applications,

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

ENQUÊTE

Services de construction

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier n° PR-2017-042) déposée par Vantage Painting Ltd. (VPL), de Yellowknife (Territoires du Nord-Ouest), concernant un marché (invitation n° EW076-180729) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (TPSGC). L'invitation porte sur des services de peinture. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, avis est donné par la présente que le Tribunal a décidé, le 11 décembre 2017, d'enquêter sur la plainte.

VPL allègue que l'évaluation de sa soumission comportait des problèmes et que l'offre à commandes a été incorrectement attribuée à un soumissionnaire concurrent.

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

Ottawa, le 13 décembre 2017

[51-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS AUX INTÉRESSÉS

Le Conseil affiche sur son site Web les décisions, les avis de consultation et les politiques réglementaires qu'il publie ainsi que les bulletins d'information et les ordonnances. Le 1^{er} avril 2011, les *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes* sont entrées en vigueur. Tel qu'il est prévu dans la partie 1 de ces règles, certaines demandes de radiodiffusion seront affichées directement sur le [site Web du Conseil](#) sous la rubrique « Demandes de la Partie 1 ».

Pour être à jour sur toutes les instances en cours, il est important de consulter régulièrement la rubrique « Nouvelles du jour » du site Web du Conseil, qui comporte une mise à jour quotidienne des avis de consultation publiés et des instances en cours, ainsi qu'un lien aux demandes de la partie 1.

Les documents qui suivent sont des versions abrégées des documents originaux du Conseil. Les documents originaux contiennent une description plus détaillée de

including the locations and addresses where the complete files for the proceeding may be examined. These documents are posted on the Commission's website and may also be examined at the Commission's offices and public examination rooms. Furthermore, all documents relating to a proceeding, including the notices and applications, are posted on the Commission's website under "Public Proceedings."

chacune des demandes, y compris les lieux et les adresses où l'on peut consulter les dossiers complets de l'instance. Ces documents sont affichés sur le site Web du Conseil et peuvent également être consultés aux bureaux et aux salles d'examen public du Conseil. Par ailleurs, tous les documents qui se rapportent à une instance, y compris les avis et les demandes, sont affichés sur le site Web du Conseil sous « Instances publiques ».

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PART 1 APPLICATIONS

The following applications for renewal or amendment, or complaints were posted on the Commission's website between December 8 and December 14, 2017.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DEMANDES DE LA PARTIE 1

Les demandes de renouvellement ou de modification ou les plaintes suivantes ont été affichées sur le site Web du Conseil entre le 8 décembre et le 14 décembre 2017.

Application filed by / Demande présentée par	Application number / Numéro de la demande	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Deadline for submission of interventions, comments or replies / Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses
Carol Anne O'Brien, Barrister & Solicitor	2017-1071-5	Shalom World	Across Canada / L'ensemble du Canada		January 25, 2018 / 25 janvier 2018
Ethnic Channels Group Limited	2017-1155-7	Mello TV	Across Canada / L'ensemble du Canada		February 2, 2018 / 2 février 2018

DECISIONS

DÉCISIONS

Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province
2017-436	December 8, 2017 / 8 décembre 2017	CHZ Business News Net Inc.	Bloomberg TV Canada	Across Canada / L'ensemble du Canada	
2017-440	December 11, 2017 / 11 décembre 2017	Ethnic Channels Group Limited	Zee Cinema Canada	Across Canada / L'ensemble du Canada	
2017-443	December 12, 2017 / 12 décembre 2017	Bell Media Inc. / Bell Média inc.	CJDC-TV and / et CFTK-TV	Dawson Creek and / et Terrace	British Columbia / Colombie-Britannique
2017-444	December 12, 2017 / 12 décembre 2017	Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada	CHFA-10-FM	Edmonton	Alberta
2017-446	December 13, 2017 / 13 décembre 2017	Canal Savoir	CFTU-TV	Montréal	Quebec / Québec
2017-447	December 13, 2017 / 13 décembre 2017	Wightman Telecom Ltd.	Regional terrestrial pay-per-view service / Service régional de télévision à la carte distribué par voie terrestre		Ontario
2017-449	December 14, 2017 / 14 décembre 2017	Ethnic Channels Group Limited	INSIGHT UHD	Across Canada / L'ensemble du Canada	

PARKS CANADA AGENCY**SPECIES AT RISK ACT**

Description of critical habitat of the Red Knot (Calidris canutus rufa subspecies) in Wapusk National Park of Canada

The Red Knot (*Calidris canutus*) is a shorebird protected under the *Migratory Birds Convention Act, 1994*. The *Calidris canutus rufa* subspecies (hereafter *rufa*) is listed on Schedule 1 of the *Species at Risk Act*. The habitat needs of Red Knots in Canada are similar across the subspecies and include stopover sites consisting of coastal marine, estuarine habitats and inland saline lakes used during migration. Red Knots also require dry, slightly elevated, tundra that is free from snow cover for nesting. *Rufa* is known to occur in all of Canada, except the Yukon, and unlike other Red Knots, breeds solely in Canada.

The [Recovery Strategy and Management Plan for the Red Knot \(*Calidris canutus*\) in Canada](#) identifies critical habitat for the *rufa* subspecies in Wapusk National Park of Canada.

Notice is hereby given, pursuant to subsection 58(2) of the *Species at Risk Act*, that 90 days after the date of publication of this notice, subsection 58(1) of the Act will apply to the critical habitat of the Red Knot (*Calidris canutus rufa* subspecies) as identified in the recovery strategy for that species that is included in the Species at Risk Public Registry, and that is located within Wapusk National Park of Canada, the boundaries of which are described in Schedule 1 to the *Canada National Parks Act*.

Marilyn Peckett
Field Unit Superintendent
Manitoba Field Unit

[51-1-o]

AGENCE PARCS CANADA**LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL**

Description de l'habitat essentiel du Bécasseau maubèche (sous-espèce Calidris canutus rufa) dans le parc national du Canada Wapusk

Le Bécasseau maubèche (*Calidris canutus*) est un oiseau de rivage protégé en vertu de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*. La sous-espèce *Calidris canutus rufa* (ci-après « *rufa* ») est inscrite à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*. Les besoins en matière d'habitat du Bécasseau maubèche au Canada sont similaires pour l'ensemble de la sous-espèce et comprennent des haltes migratoires situées dans des milieux côtiers marins, des milieux estuariens et des lacs salés intérieurs. Le Bécasseau maubèche a aussi besoin d'une toundra sèche, légèrement élevée et exempte de couverture de neige pour nicher. Le *rufa* est présent partout au Canada, sauf au Yukon, et contrairement aux autres Bécasseaux maubèches, il se reproduit uniquement au Canada.

Le [Programme de rétablissement et Plan de gestion du Bécasseau maubèche \(*Calidris canutus*\) au Canada](#) définit l'habitat essentiel pour la sous-espèce *rufa* dans le parc national du Canada Wapusk.

Avis est donné par la présente que, en vertu du paragraphe 58(2) de la *Loi sur les espèces en péril*, 90 jours suivant la date de publication du présent avis, le paragraphe 58(1) de la Loi s'appliquera à l'habitat essentiel du Bécasseau maubèche (sous-espèce *Calidris canutus rufa*), tel qu'il est décrit dans le programme de rétablissement de cette espèce figurant au Registre public des espèces en péril, cet habitat étant situé dans le parc national du Canada Wapusk, dont les limites sont décrites à l'annexe 1 de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*.

La directrice d'unité de gestion
Unité de gestion du Manitoba
Marilyn Peckett

[51-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**AXA ART INSURANCE CORPORATION****RELEASE OF ASSETS**

Pursuant to section 651 of the *Insurance Companies Act* (Canada) [the “Act”], notice is hereby given that AXA Art Insurance Corporation intends to apply to the Superintendent of Financial Institutions (Canada), on or after January 20, 2018, for an order authorizing the release of the assets that it maintains in Canada in accordance with the Act.

Any policyholder or creditor in respect of AXA Art Insurance Corporation’s insurance business in Canada opposing such release is invited to file an opposition by mail to the Office of the Superintendent of Financial Institutions (Canada), Legislation and Approvals Division, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, or by email at approvalsandprecedents@osfi-bsif.gc.ca, on or before January 20, 2018.

Toronto, December 4, 2017

Laurie LaPalme
Chief Agent in Canada

[50-4-o]

SCOR SE**APPLICATION TO ESTABLISH A CANADIAN BRANCH**

Notice is hereby given that SCOR SE, an entity formed under the laws of France, intends to file with the Superintendent of Financial Institutions, on or after January 7, 2018, an application under section 574 of the *Insurance Companies Act* (Canada) for an order approving the insuring in Canada of risks under the name SCOR SE, within the classes of life, accident and sickness insurance. All classes of insurance will be limited to the business of reinsurance. The head office of the company is located in Paris, France, and its Canadian chief agency will be located in Montréal, Quebec.

Toronto, December 5, 2017

SCOR SE

By its solicitors
Cassels Brock & Blackwell LLP

[50-4-o]

AVIS DIVERS**AXA ART INSURANCE CORPORATION****LIBÉRATION D’ACTIF**

Conformément à l’article 651 de la *Loi sur les sociétés d’assurances* (Canada) [la « Loi »], avis est par les présentes donné qu’AXA Art Insurance Corporation a l’intention de faire une demande auprès du surintendant des institutions financières (Canada), le 20 janvier 2018 ou après cette date, afin de libérer l’actif qu’elle maintient au Canada conformément à la Loi.

Tout créancier ou souscripteur d’AXA Art Insurance Corporation concernant les opérations au Canada de cette dernière qui s’oppose à cette libération est invité à faire acte d’opposition auprès de la Division de la législation et des approbations du Bureau du surintendant des institutions financières (Canada) soit par la poste au 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, soit par courriel à l’adresse approbationsetprecedents@osfi-bsif.gc.ca, au plus tard le 20 janvier 2018.

Toronto, le 4 décembre 2017

L’agente principale pour le Canada
Laurie LaPalme

[50-4-o]

SCOR SE**DEMANDE D’ÉTABLISSEMENT D’UNE SUCCURSALE CANADIENNE**

Avis est par les présentes donné que SCOR SE, une société constituée selon les lois de la France, a l’intention de déposer auprès du surintendant des institutions financières, le 7 janvier 2018 ou après cette date, une demande conformément à l’article 574 de la *Loi sur les sociétés d’assurances* (Canada) pour un agrément l’autorisant à garantir au Canada des risques, sous la raison sociale SCOR SE, dans les branches d’assurance suivantes : assurance-vie, accidents et maladie. Toutes les branches d’assurances seront limitées à l’activité de réassurance. Le siège social de la société est situé à Paris, en France, et son agence principale au Canada sera située à Montréal, au Québec.

Toronto, le 5 décembre 2017

SCOR SE

Agissant par l’entremise de ses procureurs
Cassels Brock & Blackwell LLP

[50-4-o]

PROPOSED REGULATIONS

Table of contents

Atlantic Pilotage Authority

Regulations Amending the Atlantic Pilotage
Tariff Regulations, 1996 4970

Finance, Dept. of

By-law Amending the Canadian Payments
Association By-law No. 3 – Payment
Items and Automated Clearing
Settlement System 4986

Transport, Dept. of

Regulations Amending the Canadian
Aviation Regulations (Parts I and VI –
Flight Data Recorder and Cockpit Voice
Recorder) 4996

Regulations Amending the Small Vessel
Regulations 5023

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table des matières

Administration de pilotage de l'Atlantique

Règlement modifiant le Règlement sur le
tarif de l'Administration de pilotage de
l'Atlantique, 1996 4970

Finances, min. des

Règlement administratif modifiant le
Règlement administratif n° 3 de
l'Association canadienne des
paiements – instruments de paiement
et système automatisé de compensation
et de règlement 4986

Transports, min. des

Règlement modifiant le Règlement de
l'aviation canadien (Parties I et VI –
enregistreur de données de vol et
enregistreur de la parole dans le poste
de pilotage) 4996

Règlement modifiant le Règlement sur les
petits bâtiments 5023

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996

Statutory authority

Pilotage Act

Sponsoring agency

Atlantic Pilotage Authority

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

The Atlantic Pilotage Authority (the Authority) provides pilotage services in and around the Atlantic Provinces. Pilotage tariffs, set out in the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996* (the Regulations), have been established to (a) allow the Authority to operate on a self-sustaining financial basis in accordance with the *Pilotage Act* (the Act); and (b) allow each port to operate on a self-sustaining basis, in accordance with recommendations of the Canadian Transportation Agency (the CTA).

However, with the existing tariffs, the Authority has determined that 14 out of 17 ports would not continue to be financially self-sufficient in the coming years, and would not be able to provide the service levels required by industry without cross-subsidization. With respect to the surcharge that was introduced to address the deficit incurred in 2015 and 2016, the higher than anticipated revenues from short-term and temporary projects in 2017 make it possible to eliminate the surcharge ahead of schedule. Lastly, due to forecasts of larger vessels, and therefore greater revenues, for Canso, the previously approved tariff increase scheduled for 2018 in Canso can be reduced.

Background

The Authority is responsible for administering, in the interest of safety, an efficient pilotage service within the Canadian waters in and around the Atlantic Provinces. As required by the Act, the Authority prescribes tariffs of pilotage charges that are fair, reasonable and consistent with providing revenues sufficient to permit the Authority

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

Fondement législatif

Loi sur le pilotage

Organisme responsable

Administration de pilotage de l'Atlantique

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) fournit des services de pilotage dans les eaux des provinces de l'Atlantique et dans les eaux limitrophes. Les tarifs de pilotage, énoncés dans le *Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996* (le Règlement), sont établis pour a) permettre à l'Administration le financement autonome de ses activités, conformément à la *Loi sur le pilotage* (la Loi); b) permettre à chaque port de mener ses activités de façon autonome, conformément aux recommandations de l'Office des transports du Canada (l'OTC).

Toutefois, avec les tarifs existants, l'Administration a déterminé que 14 des 17 ports ne continueraient pas à être financièrement autonomes au cours des prochaines années et que ces derniers ne seraient pas en mesure d'offrir les niveaux de service qu'exige l'industrie, sans avoir recours à des dispositions d'interfinancement. Les revenus supérieurs aux prévisions des projets temporaires et à court terme en 2017 rendent possible la suppression du droit supplémentaire, introduit pour combler le déficit encouru en 2015 et 2016, plus tôt que prévu. Enfin, en raison des prévisions d'un nombre élevé de grands bâtiments, et ainsi de revenus supérieurs, à Canso, la hausse du tarif approuvée précédemment pour 2018 peut être réduite.

Contexte

L'Administration est chargée de gérer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes des provinces de l'Atlantique et dans les eaux limitrophes. Comme le prévoit la Loi, l'Administration fixe des droits de pilotage équitables et raisonnables qui lui permettent de générer des revenus suffisants pour

to operate on a self-sustaining financial basis. In practice, self-sufficiency requires that the Authority have the resources to provide a safe and effective pilotage service, even during periods of declining activity, while providing for capital replacement and servicing of longer-term debt.

In a decision published on November 9, 1995, the CTA reaffirmed its position that the Authority strive for district-by-district financial self-sufficiency, which means that increases in pilotage charges would reflect the differing revenue requirements of each district. The CTA's position is that district-by-district tariff proposals are more appropriate than proposals that incorporate across-the-board increases. This approach has the support of many in industry as ports within the Authority's district are in competition to attract business and should not be made to cross-subsidize other areas.

The Regulations were last updated in March 2017. Since that time, the Authority has been investing in its service with the addition of two additional pilot boats, expanded distribution of portable pilotage units, and increased pilot numbers in preparation for pending retirements. These investments are made with the agreement of the users that are to be impacted.

Objectives

The objective of the proposed amendments is to enable the Authority to meet its mandate to operate, in the interest of safety, an efficient pilotage service within the Atlantic region, while ensuring the financial self-sufficiency of individual ports and avoiding cross-subsidization.

Description

The proposed amendments would modify tariffs beginning in 2018, with some modifications entering into effect in 2019.

1. *Pilot boat charge for Pugwash and Charlottetown (effective on the day on which the proposed amendments are registered).* The proposed amendments would introduce a charge to cover the actual cost of hiring a pilot boat in the compulsory ports of Pugwash and Charlottetown whenever a pilot boat is required to embark or disembark a pilot, or if a request for the service of a pilot boat is cancelled after the pilot has embarked.
2. *Winter pilot boat charge for Humber Arm (effective on the day on which the proposed amendments are registered).* The proposed amendments would add a winter pilot boat charge in Humber Arm. This charge would recover the actual cost of using a pilot boat to

assurer le financement autonome de ses activités. En pratique, l'autonomie nécessite que l'Administration ait les ressources pour fournir un service de pilotage sécuritaire et efficace, même durant des périodes de baisse d'activités, tout en assurant le remplacement des immobilisations et le service de la dette à long terme.

Dans une décision publiée le 9 novembre 1995, l'OTC a réaffirmé que l'Administration devrait faire en sorte que chaque district soit autonome financièrement, ce qui signifie que les augmentations des droits de pilotage tiendraient compte des exigences particulières de revenu de chaque district. L'OTC est d'avis que les propositions tarifaires de chaque district sont plus appropriées que les propositions qui incorporent des augmentations généralisées. Cette approche obtient l'appui de nombreux intervenants de l'industrie, car les ports dans les districts de l'Administration sont en concurrence pour attirer de nouveaux clients et ne devraient pas avoir à s'interfinancer.

La dernière mise à jour du Règlement remonte en mars 2017. Depuis, l'Administration a investi dans son service de pilotage en ajoutant deux bateaux-pilotes, en élargissant la distribution d'unités de pilotage portable et en augmentant le nombre de pilotes en vue des prochains départs à la retraite. Ces investissements sont réalisés avec l'accord des utilisateurs qui seront touchés.

Objectifs

Les modifications proposées ont pour objectif de permettre à l'Administration de s'acquitter de son mandat qui consiste à exploiter, selon les impératifs de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique, tout en assurant l'autonomie financière de chaque port et en évitant l'interfinancement.

Description

Les modifications proposées permettraient de modifier les tarifs à compter de 2018; certaines modifications entreraient en vigueur en 2019.

1. *Droit pour l'engagement d'un bateau-pilote à Pugwash et à Charlottetown (à compter de la date d'enregistrement des modifications proposées).* Les modifications proposées permettraient d'introduire un droit couvrant le coût réel de l'engagement d'un bateau-pilote lors de l'embarquement ou le débarquement d'un pilote ou si une demande de service d'un bateau-pilote est annulée après l'embarquement d'un pilote aux ports de Pugwash et de Charlottetown, lesquels sont assujettis au pilotage obligatoire.
2. *Droit pour l'engagement d'un bateau-pilote en hiver dans la baie Humber Arm (à compter de la date d'enregistrement des modifications proposées).* Les modifications proposées permettraient d'ajouter un droit pour l'engagement d'un bateau-pilote en hiver dans la

embark or disembark a pilot, or the actual cost of hiring a pilot boat if the request for the service of a pilot boat is cancelled after the pilot has embarked, from mid-December to mid-April.

3. *Strait of Canso tariff adjustment (effective on the day on which the proposed amendments are registered).* The proposed amendments would reduce the Canso tariff that comes into force on January 1, 2018, by 2%.
4. *Eliminate the 1.5% surcharge implemented on March 11, 2016, in 11 compulsory areas (effective July 1, 2018).*
5. *Port-by-port tariff increases for one-way trips, trips through, and moveages (effective January 1, 2019).* The proposed amendments would increase all of the charges related to one-way trips, trips through, and moveages, with the effective tariff increases needed to maintain port-by-port self-sufficiency, as identified in Table 1.

baie Humber Arm. Ce droit couvrirait le coût réel de l'engagement d'un bateau-pilote lors de l'embarquement ou du débarquement d'un pilote ou le coût réel de l'engagement d'un bateau-pilote si la demande de service d'un bateau-pilote est annulée après l'embarquement d'un pilote, de la mi-décembre à la mi-avril.

3. *Ajustement tarifaire dans le détroit de Canso (à compter de la date d'enregistrement des modifications proposées).* Les modifications proposées permettraient de réduire de 2 % le tarif applicable au détroit de Canso qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2018.
4. *Suppression du droit supplémentaire de 1,5 % entré en vigueur le 11 mars 2016 dans 11 zones obligatoires (à compter du 1^{er} juillet 2018).*
5. *Augmentations tarifaires de chaque port pour les voyages simples, les voyages via une zone de pilotage obligatoire et les déplacements (à compter du 1^{er} janvier 2019).* Les modifications proposées permettraient d'augmenter les droits pour les voyages simples, les voyages via une zone de pilotage obligatoire et les déplacements. Les taux d'augmentation des tarifs nécessaires en vue d'atteindre l'autonomie financière de chaque port figurent dans le tableau 1.

Table 1: Port-by-port tariff increases

Port	Tariff Increase	Port	Tariff Increase
i. Pugwash, N.S.	10.00%	viii. Holyrood, N.L.	3.00%
ii. Bay of Exploits, N.L.	7.00%	ix. Sydney, N.S.	3.00%
iii. Stephenville, N.L.	7.00%	x. Bras d'Or Lake, N.S.	3.00%
iv. Humber Arm, N.L.	5.00%	xi. Strait of Canso, N.S.	2.50%
v. Confederation Bridge, P.E.I.	5.00%	xii. Placentia Bay, N.L.	2.50%
vi. Saint John, N.B.	3.00%	xiii. Charlottetown, P.E.I.	2.00%
vii. St. John's, N.L.	3.00%	xiv. Halifax, N.S.	1.50%

Tableau 1 : Taux d'augmentation des tarifs de chaque port

Port	Taux d'augmentation	Port	Taux d'augmentation
i. Pugwash (N.-É.)	10,00 %	viii. Holyrood (T.-N.-L.)	3,00 %
ii. Baie des Exploits (T.-N.-L.)	7,00 %	ix. Sydney (N.-É.)	3,00 %
iii. Stephenville (T.-N.-L.)	7,00 %	x. Lac Bras d'Or (N.-É.)	3,00 %
iv. Humber Arm (T.-N.-L.)	5,00 %	xi. Détroit de Canso (N.-É.)	2,50 %
v. Pont de la Confédération (Î.-P.-É.)	5,00 %	xii. Baie Placentia (T.-N.-L.)	2,50 %
vi. Saint John (N.-B.)	3,00 %	xiii. Charlottetown (Î.-P.-É.)	2,00 %
vii. St. John's (T.-N.-L.)	3,00 %	xiv. Halifax (N.-É.)	1,50 %

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule would not apply to the proposed amendments, as there is no change in administrative costs incurred by business.

Small business lens

The small business lens would not apply to the proposed amendments, given that annual nationwide cost impacts would be less than \$1 million, and costs on small businesses would not be disproportionately high, as the vast majority of the Authority’s users would not be classified as small businesses.

Consultation

Consultations in various forms took place with the affected parties throughout 2017. Formal consultation sessions were held in Halifax, N.S. (May 8 and August 16, 2017); Port Hawkesbury, N.S. (May 17 and August 17, 2017); Saint John, N.B. (April 11 and August 24, 2017); St. John’s, N.L. (April 19 and August 22, 2017); and Placentia Bay, N.L. (April 19 and August 22, 2017). Participation varied in each port depending upon the makeup of local industry, but generally included ship-owners and operators, agents, facility management, port authorities, and other stakeholders. Separate consultation sessions were held with the Shipping Federation of Canada, which represents foreign vessels and accounts for 77%–79% of the Authority’s activity and revenue, in Halifax, N.S. (June 16, 2017), and Montréal, Que. (August 28, 2017). In addition to these formal consultation sessions, the Authority engaged stakeholders through other formats, including written, in-person, and telephone communications with individuals and groups.

Alternatives to tariff increases were presented, where applicable, and participation from the attendees was encouraged. For various ports and districts, the alternative to increased tariff rates would be a reduction in pilot strength. Stakeholders have consistently indicated that their primary concerns are with service levels, and have requested that the number of pilots be increased in some areas, and maintained in others, so that pilot availability is not compromised. The proposed amendments would address these concerns. Stakeholders have expressed their support for the proposed amendments.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’appliquerait pas aux modifications proposées, car il n’y a aucun changement relatif aux coûts administratifs assumés par les entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’appliquerait pas aux modifications proposées étant donné que les répercussions annuelles des coûts à l’échelle nationale seraient inférieures à 1 million de dollars et que les coûts pour les petites entreprises ne seraient pas disproportionnellement élevés, car la grande majorité des utilisateurs de l’Administration ne seraient pas classés comme de petites entreprises.

Consultation

Des consultations sous diverses formes ont été menées auprès des parties visées tout au long de 2017. Des séances de consultation officielles ont eu lieu à Halifax (N.-É.) les 8 mai et 16 août 2017; à Port Hawkesbury (N.-É.) les 17 mai et 17 août 2017; à Saint John (N.-B.) les 11 avril et 24 août 2017; à St. John’s (T.-N.-L.) les 19 avril et 22 août 2017; à Baie Placentia (T.-N.-L.) les 19 avril et 22 août 2017. La participation variait d’un port à l’autre en fonction de la composition de l’industrie locale, mais les participants comprenaient généralement les propriétaires et les exploitants de navires, les représentants, la direction des installations, les administrations portuaires et d’autres intervenants. Des séances de consultation distinctes ont eu lieu avec la Fédération maritime du Canada, qui représente les bâtiments étrangers et entre 77 et 79 % de l’activité et des revenus de l’Administration, à Halifax (N.-É.) le 16 juin 2017 et à Montréal (Qc) le 28 août 2017. En plus de ces séances de consultation officielles, l’Administration a mobilisé les intervenants sous d’autres formes, y compris des communications par écrit, en personne et par téléphone avec des personnes et des groupes.

Des solutions de rechange aux augmentations tarifaires ont été présentées, le cas échéant, et les participants ont été invités à exprimer leur point de vue. Pour divers ports et districts, la réduction de l’effectif des pilotes serait une solution de rechange par rapport à l’augmentation des taux tarifaires. Les intervenants ont à maintes reprises indiqué que leurs principales préoccupations concernaient les niveaux de service. Ils ont demandé à ce que le nombre de pilotes soit augmenté à certains endroits et maintenu à d’autres, afin de ne pas compromettre la disponibilité des pilotes. Les modifications proposées permettraient de répondre à ces préoccupations. Par conséquent, les intervenants ont exprimé leur appui à l’égard des modifications proposées.

Rationale

1. *Pilot boat charge for Pugwash and Charlottetown.* The proposed pilot boat charges for Pugwash and Charlottetown are meant to make it more appealing for licensed pilots and pilot boat contractors to operate in these areas. Currently, pilots in these areas have been absorbing the cost of hiring a pilot boat and operator. Moving forward, however, this practice is not considered sustainable when trying to attract new pilots to operate in these areas. The overall cost to industry from the introduction of a pilot boat charge is estimated to be \$29,000 annually.
2. *Winter pilot boat charge for Humber Arm.* Due to ice conditions in the port, assignments during the winter months require a more robust vessel to break the ice and transport the pilot. The contracted cost of this vessel has increased to a point where the current tariff is not sufficient. This tariff change will implement a winter pilot boat charge that will solve the issue the Authority has faced with increased costs during this season by recovering the actual cost of pilot boats used from December 15 to April 15 with a charge that is in addition to the tariff. The overall cost to industry from the introduction of the winter pilot boat charge is estimated to be \$10,000 in 2018 and \$96,000 in 2019 and thereafter.
3. *Strait of Canso tariff adjustment.* Due to an increase in larger vessels calling in the Strait of Canso, the Authority will be reducing the tariffs in Canso by 2%, effective on the day on which these amendments are registered. The previously approved 5% increase for Canso coming into effect on January 1, 2018, will remain in place, until these proposed Regulations are registered and take effect. The additional revenues gained by the arrival of these larger vessels will provide sufficient revenues for Canso without the higher tariffs. This change will save users \$36,000 in 2018.
4. *Eliminate the 1.5% surcharge that was started in March 2016.* This surcharge was intended for a three-year period, expiring March 11, 2019, and was meant to recover the majority of losses incurred in 2014 and 2015. The Authority committed to industry that this surcharge would be reviewed annually to determine if it was still required. As the Authority is projecting its profit to be \$1.4 million over target since the surcharge was implemented, the need for the surcharge no longer exists. The early removal of the surcharge will save users \$260,000 over 2018 and 2019.

Justification

1. *Droit pour l'engagement d'un bateau-pilote à Pugwash et à Charlottetown.* Les droits proposés pour recouvrer le coût réel de l'engagement d'un bateau-pilote à Pugwash et à Charlottetown visent à rendre ces zones plus attrayantes pour les pilotes brevetés et les entreprises fournissant des services de bateau-pilote. À l'heure actuelle, les pilotes dans ces zones doivent absorber les coûts associés à l'engagement d'un bateau-pilote et d'un exploitant. Cependant, cette pratique n'est pas considérée comme viable à long terme pour amener de nouveaux pilotes à exercer leurs activités dans ces zones. Pour l'industrie, le coût global associé à l'introduction du droit pour l'engagement d'un bateau-pilote est estimé à 29 000 \$ par année.
2. *Droit pour l'engagement d'un bateau-pilote en hiver dans la baie Humber Arm.* En raison de l'état des glaces dans le port, des bateaux plus robustes doivent être utilisés pendant l'hiver afin de briser la glace et de transporter le pilote. Les coûts engendrés par l'utilisation de ces bateaux ont augmenté à un point tel que le tarif courant n'est plus suffisant. Ce changement tarifaire comprendra un droit pour recouvrer le coût réel de l'engagement d'un bateau-pilote en hiver qui résoudra le problème auquel est confrontée l'Administration, soit l'augmentation des coûts au cours de cette saison du 15 décembre au 15 avril grâce à un droit additionnel appliqué en plus du tarif. Pour l'industrie, le coût global associé à l'introduction du droit pour l'engagement d'un bateau-pilote en hiver est estimé à 10 000 \$ en 2018 et à 96 000 \$ en 2019 et par la suite.
3. *Ajustement tarifaire dans le détroit de Canso.* En raison de l'augmentation du nombre de grands bâtiments faisant escale dans le détroit de Canso, l'Administration réduira les tarifs à Canso de 2 % à compter de la date d'enregistrement des modifications. La hausse prévue de 5 % applicable au détroit de Canso, qui entre en vigueur le 1^{er} janvier 2018, sera maintenue jusqu'à ce que le règlement proposé soit enregistré et entre en vigueur. Les revenus supplémentaires générés par l'arrivée de ces grands bâtiments fourniront des revenus suffisants à Canso sans la hausse de tarifs prévue. Ce changement permettra aux utilisateurs d'économiser 36 000 \$ en 2018.
4. *Suppression du droit supplémentaire de 1,5 % mis en place en mars 2016.* Ce droit supplémentaire visait une période de trois ans, prenant fin le 11 mars 2019, et était conçu pour recouvrer la majorité des pertes encourues en 2014 et 2015. L'Administration a promis à l'industrie que ce droit supplémentaire serait révisé chaque année pour déterminer s'il était toujours nécessaire. Puisque l'Administration prévoit que les profits dépasseront de 1,4 million de dollars la cible en vigueur depuis la mise en place du droit supplémentaire, ce dernier n'est plus nécessaire. La suppression rapide du droit

5. *Port-by-port tariff increases.* In addition to ensuring the overall self-sustainability of the Authority as a whole, port-by-port tariff adjustments to basic, minimum and unit charges would ensure local self-sustainability, minimize cross-subsidization, and maintain the viability of pilotage services in individual ports.

Pugwash, N.S.: The Port of Pugwash has 80 to 100 assignments per year, and in 2016 generated revenues of \$61,000. Recently, the pilots that cover the area and the pilot boat operator put in notices of retirement, and the Authority has had difficulty recruiting replacements for both due to the low level of activity and the relatively low tariff. The proposed amendments would implement two stages of tariff increases. In 2018, a pilot boat charge for the use of a pilot boat to embark or disembark a pilot for any pilotage service would be introduced (described above), and in 2019 the tariff would be increased by 10%. The proposed tariff increase would support the hiring of replacement pilots, and would result in costs to industry of \$7,000 beginning in 2019 and a corresponding increase in Authority revenue.

Charlottetown, P.E.I.: The Port of Charlottetown has 250 assignments per year, and in 2016 generated revenues of \$345,000. One of three pilots licensed for Prince Edward Island has retired, and the Authority has had difficulty recruiting a replacement. The proposed amendments would implement two stages of tariff increases. In 2018, a pilot boat charge for the use of a pilot boat to embark or disembark a pilot for any pilotage service would be introduced (described above), and in 2019 the tariff would be increased by 2%. The proposed tariff increase would support the hiring of a replacement pilot, and would result in costs to industry of \$7,000 beginning in 2019 and a corresponding increase in Authority revenue.

Humber Arm, N.L.: Humber Arm has between 180 and 200 assignments per year, and generated \$451,000 in revenues in 2016. The area has been affected by an increase in pilot boat costs as the regular vessel that served the port for many years had to be replaced with a newer vessel in 2016. For 2019, the tariff will be increased 5% in the area and would deliver a break-even result for the port by the end of 2019. This would result in costs to industry of \$29,000 beginning in 2019 and a corresponding increase in Authority revenue.

supplémentaire permettra aux utilisateurs d'économiser 260 000 \$ en 2018 et 2019.

5. *Augmentations tarifaires de chaque port.* En plus de veiller à l'autonomie globale de l'Administration, les ajustements tarifaires apportés aux droits forfaitaires, minimaux et unitaires de chaque port permettraient d'assurer l'autonomie locale, de minimiser l'interfinancement et de maintenir la viabilité des services de pilotage dans chaque port.

Pugwash (N.-É.) : Le port de Pugwash compte de 80 à 100 affectations par année et, en 2016, il a généré des revenus de 61 000 \$. Récemment, les pilotes responsables de la zone et l'exploitant de bateaux-pilotes ont annoncé qu'ils prendraient leur retraite. L'Administration a connu des difficultés quant à l'embauche de remplaçants pour ces derniers en raison du faible niveau d'activité et du tarif relativement peu élevé. Les modifications proposées permettraient de mettre en place deux phases d'augmentation tarifaire. En 2018, un droit pour l'utilisation d'un bateau-pilote pour l'embarquement ou le débarquement d'un pilote serait introduit (décrit ci-dessus) et, en 2019, le tarif serait augmenté de 10 %. L'augmentation proposée du tarif courant permettrait d'appuyer l'embauche de pilotes remplaçants, et entraînerait des coûts de 7 000 \$ pour l'industrie à compter de 2019 et une hausse correspondante du revenu de l'Administration.

Charlottetown (Î.-P.-É.) : Le port de Charlottetown compte 250 affectations par année et, en 2016, il a généré des revenus de 345 000 \$. L'un des trois pilotes brevetés pour l'Île-du-Prince-Édouard a pris sa retraite et l'Administration a eu de la difficulté à embaucher un remplaçant. Les modifications proposées permettraient de mettre en place deux phases d'augmentation tarifaire. En 2018, un droit pour l'utilisation d'un bateau-pilote pour l'embarquement ou le débarquement d'un pilote serait introduit (décrit ci-dessus) et, en 2019, le tarif serait augmenté de 2 %. L'augmentation proposée du tarif courant permettrait d'appuyer l'embauche d'un pilote remplaçant et entraînerait des coûts de 7 000 \$ pour l'industrie à compter de 2019 et une hausse correspondante du revenu de l'Administration.

Humber Arm (T.-N.-L.) : Humber Arm compte entre 180 et 200 affectations par année et, en 2016, il a généré des revenus de 451 000 \$. La zone a été touchée par une augmentation des coûts associés au bateau-pilote, car le bateau qui desservait le port depuis de nombreuses années a dû être remplacé par un nouveau bateau en 2016. En 2019, le tarif serait augmenté de 5 % dans la zone et permettrait au port d'atteindre le seuil de rentabilité d'ici la fin de 2019. Cette augmentation entraînerait des coûts de 29 000 \$ pour l'industrie à compter de 2019 et une hausse correspondante du revenu de l'Administration.

Bay of Exploits, N.L.: Activity in the Bay of Exploits has fallen by over 33% since 2014. The area has 100 assignments per year, and in 2016 generated \$286,000 in revenue. The proposed amendments would increase the tariff by 7% in 2019 and deliver a break-even result by the end of 2019. The port is expected to be in a position to achieve the long-term targeted return for the area in future years. This would result in costs to industry of \$19,000 beginning in 2019 and a corresponding increase in Authority revenue.

Stephenville, N.L.: Stephenville has very little activity, but is a challenging port for ships calling there. The area has 10 to 20 assignments per year, and generated \$18,000 in revenues in 2016. The Authority is increasing the tariff by 7% in 2019. This increase is expected to move the area close to a break-even result, and would result in costs to industry of \$1,000 beginning in 2019 and a corresponding increase in Authority revenue.

Confederation Bridge, P.E.I.: Confederation Bridge is an area that is serviced by entrepreneurial pilots and a pilot boat operator. There are approximately 100 assignments annually in the area, and in 2016 generated \$155,000 in revenue. Like Pugwash, a pilot that covers the area and the pilot boat operator put in notices of retirement. The Authority has had difficulty recruiting replacements for both due to the lower level of activity and the relatively low tariff. To help attract new service providers, the Authority is implementing a tariff increase of 5% in 2019. This area has a flat charge for pilot services when a pilot boat is not used, and a higher charge for the services of the pilot and pilot boat. This increase would result in costs to industry of \$7,000 beginning in 2019 and a corresponding increase in Authority revenue.

Saint John, N.B.: The port of Saint John is considered one of four major ports for the Authority. The area has between 1 600 and 1 800 pilotage assignments annually, and generated \$4,100,000 in revenue in 2016. The Authority has deployed two newer vessels in the port, each five years of age. The Authority is also preparing for pilot retirements by continuing to add to the pilot strength. The proposed tariff increase would support the costs associated with the newer pilot boats and the additional pilots added, and would represent a cost to industry of \$143,000 beginning in 2019 and a corresponding increase in Authority revenue.

Baie des Exploits (T.-N.-L.) : L'activité dans la baie des Exploits a connu une diminution de plus de 33 % depuis 2014. La zone compte 100 affectations par année et, en 2016, elle a généré des revenus de 286 000 \$. Les modifications proposées permettraient d'augmenter le tarif de 7 % en 2019 et d'atteindre le seuil de rentabilité d'ici la fin de 2019. Le port devrait être en position pour atteindre le rendement à long terme prévu pour les années à venir. Cette augmentation entraînerait des coûts de 19 000 \$ pour l'industrie à compter de 2019 et une hausse correspondante du revenu de l'Administration.

Stephenville (T.-N.-L.) : L'activité à Stephenville est très faible, mais ce port pose des difficultés aux bâtiments qui y font escale. La zone compte de 10 à 20 affectations par année et, en 2016, elle a généré des revenus de 18 000 \$. L'Administration augmenterait le tarif de 7 % en 2019. Cette augmentation devrait permettre à la zone de se rapprocher du seuil de rentabilité et entraînerait des coûts de 1 000 \$ pour l'industrie à compter de 2019 et une hausse correspondante du revenu de l'Administration.

Pont de la Confédération (Î.-P.-É.) : Le pont de la Confédération est une zone desservie par des pilotes indépendants et un exploitant de bateaux-pilotes. La zone compte environ 100 affectations par année et, en 2016, elle a généré des revenus de 155 000 \$. Comme à Pugwash, un pilote responsable de la zone et l'exploitant de bateaux-pilotes ont annoncé qu'ils prendraient leur retraite. L'Administration a connu des difficultés quant à l'embauche de remplaçants pour ces derniers en raison du faible niveau d'activité et du tarif relativement peu élevé. Pour attirer de nouveaux fournisseurs de services, l'Administration mettrait en œuvre une augmentation tarifaire de 5 % en 2019. Cette zone impose un droit fixe pour les services du pilote sans bateau-pilote et un droit plus élevé pour les services du pilote et d'un bateau-pilote. Cette augmentation entraînerait des coûts de 7 000 \$ pour l'industrie à compter de 2019 et une hausse correspondante du revenu de l'Administration.

Saint John (N.-B.) : Le port de Saint John est considéré comme l'un des quatre principaux ports de l'Administration. La zone compte entre 1 600 et 1 800 affectations par année et, en 2016, elle a généré des revenus de 4 100 000 \$. L'Administration a déployé deux bateaux plus récents au port, chacun âgé de cinq ans. L'Administration se prépare également aux départs à la retraite en continuant d'accroître l'effectif de pilotes. L'augmentation proposée du tarif permettrait d'appuyer les coûts associés au déploiement des bateaux-pilotes plus récents et à l'ajout de pilotes à l'effectif et elle représenterait des coûts de 143 000 \$ pour l'industrie à compter de 2019 et une hausse correspondante du revenu de l'Administration.

Bras d'Or, N.S.: The port in the Cape Breton district with the least activity is Bras d'Or. The activity in the port has declined as the primary business in this area is the shipment of gypsum from Little Narrows, which ceased operations in 2016. The remaining activity in the area centres around occasional small cruise ships or private yachts. There are now fewer than 10 assignments annually, and revenues generated in the area in 2016 were \$11,000. The Authority is proposing a 3% increase for the area in 2019, or a \$300 cost to industry. This increase is expected to leave the area in a loss position, but there is minimal activity.

Strait of Canso, N.S.: The Strait of Canso is another one of the Authority's major areas and has annual activity of 650 to 750 assignments. In 2016, the port generated \$2,400,000 in revenue for the Authority. The Authority has had significant volatility in the area as most of the activity is based on commodity prices. Very weak activity in 2016 has been followed by strong traffic levels in 2017 with the return of coal transshipment operations. The costs in the area are mostly fixed as the pilot boats have to be robust to make the long transit in the strait, and any decline in pilot strength will create service issues for the district. To maintain an acceptable return for the port, the Authority is increasing the tariff charge by 2.5% in 2019. This increase would result in costs to industry of \$47,000 beginning in 2019 and a corresponding increase in Authority revenue.

Sydney, N.S.: For Sydney, the area has had between 314 and 370 annual assignments, with the fluctuation due primarily to cruise traffic. In 2016, the port generated \$1,000,000 in revenues for the Authority. Like other ports on the east coast, Sydney has had a large increase in cruise activity in 2017 with the expectation of it continuing. Two identical Breaux boats have been deployed to the area to provide better service, redundancy, and reliability. Having multiple vessels in the area is costlier to operate. The Authority is proposing a tariff that would increase pilotage revenue in the port by 3% in 2019. This increase is required as the costs allocated to the area have increased. This increase would result in costs to industry of \$39,000 beginning in 2019 and a corresponding increase in Authority revenue.

St. John's, N.L.: Activity in the port has been between 550 and 600 assignments per year, and generated revenues of \$1,300,000 in 2016. The traffic levels have large fluctuations as traffic may spike for short

Bras d'Or (N.-É.) : Le port dans le district du Cap-Breton où l'activité est la plus faible est celui de Bras d'Or. L'activité dans le port a diminué puisque la principale activité commerciale dans cette zone est l'expédition de gypse de Little Narrows, qui a cessé ses activités en 2016. Le reste de l'activité dans la zone est attribuable à de petits navires de croisière et des yachts privés. Le port compte désormais moins de 10 affectations par année et, en 2016, il a généré des revenus de 11 000 \$. L'Administration propose une augmentation de 3 % pour la zone en 2019 ou des coûts de 300 \$ pour l'industrie. Cette augmentation devrait amener des pertes pour la zone, mais l'activité y est minimale.

Détroit de Canso (N.-É.) : Le détroit de Canso est l'une des autres principales zones de l'Administration et compte une activité annuelle de 650 à 750 affectations. En 2016, ces affectations ont généré des revenus de 2 400 000 \$ pour l'Administration. L'Administration a connu une importante volatilité dans la zone puisque la plupart des activités sont fondées sur les prix des produits de base. Une activité très faible en 2016 a été suivie par des niveaux de trafic élevé en 2017 avec le retour des opérations de transbordement du charbon. Les coûts dans la zone sont principalement fixés, car les bateaux-pilotes doivent être robustes pour effectuer de long trajet dans le détroit; toute réduction de l'effectif des pilotes engendrera des problèmes de service dans le district. Pour maintenir un retour acceptable pour le port, l'Administration augmenterait le droit tarifaire de 2,5 % en 2019. Cette augmentation entraînerait des coûts de 47 000 \$ pour l'industrie à compter de 2019 et une hausse correspondante du revenu de l'Administration.

Sydney (N.-É.) : En ce qui concerne Sydney, la zone compte entre 314 et 370 affectations par année, la variation étant principalement attribuable au trafic des navires de croisière. En 2016, le port a généré des revenus de 1 000 000 \$ pour l'Administration. Tout comme d'autres ports sur la côte est, Sydney a connu une augmentation importante de l'activité liée aux croisières en 2017, et cette tendance devrait se poursuivre. Deux bateaux Breaux ont été déployés dans la zone afin d'offrir un meilleur service, une plus grande redondance et une fiabilité accrue. L'exploitation de plusieurs bateaux dans la zone est plus coûteuse. L'Administration propose donc un tarif qui permettrait d'augmenter les revenus de pilotage du port de 3 % en 2019. Cette augmentation est nécessaire puisque les coûts liés à la zone ont augmenté. Cette augmentation entraînerait des coûts de 39 000 \$ pour l'industrie à compter de 2019 et une hausse correspondante du revenu de l'Administration.

St. John's (T.-N.-L.) : Le port compte entre 550 et 600 affectations par année et, en 2016, il a généré des revenus de 1 300 000 \$. Les niveaux de trafic subissent d'importantes variations, puisque le trafic

periods and then subside. Business can come to the port on short-term contracts, while regular callers tend to apply for pilotage certificates. The Authority has to be able to provide service during these peak periods while minimizing financial losses during the down periods. The Authority is proposing a tariff that would increase pilotage revenue in the port by 3% in 2019. This increase would result in costs to industry of \$37,000 beginning in 2019 and a corresponding increase in Authority revenue.

Holyrood, N.S.: The port in the Eastern Newfoundland and Labrador district with the least activity is Holyrood. In recent years, the activity in the port has ranged from a high of 39 assignments to a low of 23 assignments, and generated \$99,000 in revenue in 2016. The port has the same tariff rates as St. John's as they closely share the same resources. Like St. John's, the Authority is proposing a tariff that would increase pilotage revenue in the port by 3% in 2019. The increase is required as the trainee pilots move up in class and operating costs increase. This increase would result in costs to industry of \$3,000 beginning in 2019 and a corresponding increase in Authority revenue.

Placentia Bay, N.L.: Activity in this major port is between 900 and 1 100 assignments, and generated \$6,540,000 in revenues in 2016. The Authority has invested significantly in pilot boats for the area and carries debt for their acquisition. The Authority was asked to address service concerns by the users and has responded by increasing pilot numbers in the district. These tariff increases are required as the trainee pilots move up in class and operating costs increase. The Authority is also planning for capital asset replacement in the area and must accumulate funds for this purpose. The Authority is proposing a tariff that would increase pilotage revenue in the port by 2.5% in 2019. This increase would result in costs to industry of \$145,000 beginning in 2019 and a corresponding increase in Authority revenue.

Halifax, N.S.: This major port has had an increase in container vessels and cruise traffic in recent years. Assignments in the area have been between 2 600 and 2 800 annually, and generated \$6,100,000 in revenue in 2016. The Authority has added two additional pilot boats to its company-wide fleet in 2017, with these latest acquisitions stationed in Halifax. These vessels are six to seven years old and will be able to service the port for years to come. The Authority has invested significantly in these newer vessels and carries debt for

peut connaître une hausse marquée pendant de courtes périodes, puis diminuer. Les entreprises peuvent venir au port pour des contrats à court terme, tandis que les utilisateurs réguliers ont tendance à présenter des demandes de certificat de pilotage. L'Administration doit être en mesure de fournir le service pendant ces périodes de pointe tout en minimisant les pertes financières lors des périodes creuses. L'Administration propose un tarif qui augmenterait les revenus de pilotage du port de 3 % en 2019. Cette augmentation entraînerait des coûts de 37 000 \$ pour l'industrie à compter de 2019 et une hausse correspondante du revenu de l'Administration.

Holyrood (N.-É.) : Dans le district de l'est de Terre-Neuve-et-Labrador, le port où l'activité est la plus faible est celui de Holyrood. Au cours des dernières années, l'activité du port a varié entre 23 et 39 affectations et, en 2016, elle a généré des revenus de 99 000 \$. Le port a les mêmes taux tarifaires que celui de St. John's puisqu'ils partagent sensiblement les mêmes ressources. Comme St. John's, l'Administration propose un tarif qui permettrait d'augmenter les revenus de pilotage du port de 3 % en 2019. Cette augmentation est nécessaire puisque les apprentis pilotes changent de classe et les coûts d'exploitation augmentent. Cette augmentation entraînerait des coûts de 3 000 \$ pour l'industrie à compter de 2019 et une hausse correspondante du revenu de l'Administration.

Baie Placentia (T.-N.-L.) : L'activité à ce port principal varie entre 900 et 1 100 affectations et, en 2016, elle a généré des revenus de 6 540 000 \$. L'Administration a investi considérablement dans les bateaux-pilotes pour la zone et traîne encore la dette de leur acquisition. On a demandé à l'Administration de régler les préoccupations relatives au service formulées par les utilisateurs, et elle y a donné suite en augmentant le nombre de pilotes dans le district. Ces augmentations de tarifs sont nécessaires puisque les apprentis pilotes changent de classe et que les coûts d'exploitation augmentent. L'Administration prévoit également le remplacement des immobilisations dans la zone et doit accumuler des fonds à cette fin. L'Administration propose un tarif qui augmenterait les revenus de pilotage du port de 2,5 % en 2019. Cette augmentation entraînerait des coûts de 145 000 \$ pour l'industrie à compter de 2019 et une hausse correspondante du revenu de l'Administration.

Halifax (N.-É.) : Ce port principal a connu une hausse du trafic des porte-conteneurs et des navires de croisière depuis quelques années. Les affectations dans la zone varient entre 2 600 et 2 800 par année et, en 2016, elles ont généré des revenus de 6 100 000 \$. En 2017, l'Administration a ajouté deux bateaux-pilotes à sa flotte et ces dernières acquisitions sont basées à Halifax. Ces bateaux sont âgés entre six et sept ans et pourront desservir le port pendant plusieurs années. L'Administration a investi considérablement dans ces

their acquisition. The Authority is also adding pilots to the port in anticipation of planned retirements. Due to the increase in costs associated with the change in pilot boats and additional pilot strength, the Authority is proposing a 1.5% increase in 2019. This increase would result in costs to industry of \$100,000 beginning in 2019 and a corresponding increase in Authority revenue.

Implementation, enforcement and service standards

The Act provides an enforcement mechanism for the Regulations in that a pilotage authority can inform a customs officer at any port in Canada to withhold clearance from any ship for which pilotage charges are outstanding and unpaid. The Act stipulates that every person who fails to comply with the Act or Regulations is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$5,000.

Contact

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

nouveaux bateaux et traîne encore la dette de leur acquisition. L'Administration ajoute également des pilotes au port en prévision des prochains départs à la retraite. En raison de la hausse des coûts associés au changement des bateaux-pilotes et à l'ajout de pilotes à l'effectif, l'Administration propose une augmentation de 1,5 % en 2019. Cette augmentation entraînerait des coûts de 100 000 \$ pour l'industrie à compter de 2019 et une hausse correspondante du revenu de l'Administration.

Mise en œuvre, application et normes de service

La Loi prévoit un mécanisme pour l'application du Règlement. En effet, une administration de pilotage peut aviser un agent des douanes de service dans un port canadien de ne pas donner congé à un navire lorsque des droits de pilotage exigibles sont impayés. La Loi prévoit que quiconque contrevient à la Loi ou aux règlements connexes commet une infraction et encourt une amende maximale de 5 000 \$.

Personne-ressource

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

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, pursuant to subsection 34(1)^a of the *Pilotage Act*^b, that the Atlantic Pilotage Authority, pursuant to subsection 33(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*.

Interested persons who have reason to believe that any charge in the proposed Regulations is prejudicial to the public interest, including the public interest that is consistent with the national transportation policy set out in section 5^c of the *Canada Transportation Act*^d, may file a notice of objection setting out the grounds for the objection with the Canadian Transportation Agency within 30 days after the date of publication of this notice. The notice of objection must cite the

^a S.C. 1998, c. 10, s. 150

^b R.S., c. P-14

^c S.C. 2007, c. 19, s. 2

^d S.C. 1996, c. 10

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 34(1)^a de la *Loi sur le pilotage*^b, que l'Administration de pilotage de l'Atlantique, en vertu du paragraphe 33(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*, ci-après.

Les intéressés qui ont des raisons de croire qu'un droit figurant dans le projet de règlement nuit à l'intérêt public, notamment l'intérêt public qui est compatible avec la politique nationale des transports énoncée à l'article 5^c de la *Loi sur les transports au Canada*^d, peuvent déposer un avis d'opposition motivé auprès de l'Office des transports du Canada dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*,

^a L.C. 1998, ch. 10, art. 150

^b L.R., ch. P-14

^c L.C. 2007, ch. 19, art. 2

^d L.C. 1996, ch. 10

Canada Gazette, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to the Canadian Transportation Agency, Ottawa, Ontario K1A 0N9. The notice of objection must also be filed with the Minister of Transport and the Atlantic Pilotage Authority in accordance with subsection 34(3)^e of the *Pilotage Act*^b.

Halifax, December 6, 2017

Captain Sean Griffiths
Chief Executive Officer, Atlantic Pilotage Authority

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996

Amendments

1 Section 14 of the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*¹ is amended by adding the following after subsection (4):

(5) Despite subsections (1) and (3), in the following compulsory pilotage areas, the charge for the use of a pilot boat to embark or disembark a pilot for pilotage service is the actual cost of hiring the pilot boat:

- (a)** Pugwash, Nova Scotia, at any time during the year;
- (b)** Charlottetown, Prince Edward Island, at any time during the year; and
- (c)** Humber Arm, Newfoundland and Labrador, during the period beginning on December 15 in one year and ending on April 15 in the next year.

(6) Despite subsection (2), in the following compulsory pilotage areas, the charge for the use of a pilot boat if a request for the service of a pilot boat is cancelled after the pilot has embarked on the pilot boat is the actual cost of hiring the pilot boat:

- (a)** Pugwash, Nova Scotia, at any time during the year;
- (b)** Charlottetown, Prince Edward Island, at any time during the year; and
- (c)** Humber Arm, Newfoundland and Labrador, during the period beginning on December 15 in one year and ending on April 15 in the next year.

ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à l'Office des transports du Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0N9. L'avis d'opposition doit également être fourni au ministre des Transports et à l'Administration de pilotage de l'Atlantique conformément au paragraphe 34(3)^e de la *Loi sur le pilotage*^b.

Halifax, le 6 décembre 2017

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

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

Modifications

1 L'article 14 du *Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*¹, est modifié par adjonction, après le paragraphe (4), de ce qui suit :

(5) Par dérogation aux paragraphes (1) et (3), dans les zones de pilotage obligatoires ci-après, le droit pour l'utilisation d'un bateau-pilote pour l'embarquement ou le débarquement d'un pilote affecté au pilotage est le coût réel de l'engagement du bateau-pilote :

- a)** Pugwash (Nouvelle-Écosse), à tout moment pendant l'année;
- b)** Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard), à tout moment pendant l'année;
- c)** Baie Humber Arm (Terre-Neuve-et-Labrador), pendant la période commençant le 15 décembre d'une année et se terminant le 15 avril de l'année suivante.

(6) Par dérogation au paragraphe (2), dans les zones de pilotage obligatoire ci-après, le droit pour l'utilisation d'un bateau-pilote lors de l'annulation d'une demande de service de bateau-pilote après que le pilote a embarqué sur le bateau pilote est le coût réel de l'engagement du bateau-pilote :

- a)** Pugwash (Nouvelle-Écosse), à tout moment pendant l'année;
- b)** Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard), à tout moment pendant l'année;

^e S.C. 1996, c. 10, s. 251(2)

¹ SOR/95-586

^e L.C. 1996, ch. 10, par. 251(2)

¹ DORS/95-586

2 Section 28 of the Regulations is repealed.

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

	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Minimum Charge (\$)	Unit Charge (\$/pilotage unit)	Basic Charge (\$)
11	1,709.00	4.60	1,247.00

4 The portion of items 3 to 14 of Schedule 2 to the Regulations in columns 2 to 4 is replaced by the following:

	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Minimum Charge (\$)	Unit Charge (\$/pilotage unit)	Basic Charge (\$)
3	2,493.00	12.79	1,215.00
4	2,296.00	7.27	740.00
5	2,520.00	10.77	1,260.00
6	3,369.00	5.94	2,542.00
7	2,296.00	7.27	740.00
8	2,282.00	11.71	1,112.00
9	2,473.00	7.19	1,205.00
10	2,999.00	13.24	2,137.00
11	1,752.00	4.72	1,278.00
12	1,624.00	2.85	731.00
13	n/a	5.69	482.00
14	n/a	3.56	362.00

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

	Column 4	Column 5
Item	Unit Charge (\$/pilotage unit)	Basic Charge (\$)
1	10.95	1,761.00

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

	Column 3
Item	Flat Charge, Pilot Boat Used (\$)
2	1,985.00

c) Baie Humber Arm (Terre-Neuve-et-Labrador), pendant la période commençant le 15 décembre d'une année et se terminant le 15 avril de l'année suivante.

2 L'article 28 du même règlement est abrogé.

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

	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Droit minimum (\$)	Droit unitaire (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire (\$)
11	1 709,00	4,60	1 247,00

4 Le passage des articles 3 à 14 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans les colonnes 2 à 4 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Droit minimum (\$)	Droit unitaire (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire (\$)
3	2 493,00	12,79	1 215,00
4	2 296,00	7,27	740,00
5	2 520,00	10,77	1 260,00
6	3 369,00	5,94	2 542,00
7	2 296,00	7,27	740,00
8	2 282,00	11,71	1 112,00
9	2 473,00	7,19	1 205,00
10	2 999,00	13,24	2 137,00
11	1 752,00	4,72	1 278,00
12	1 624,00	2,85	731,00
13	S/O	5,69	482,00
14	S/O	3,56	362,00

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

	Colonne 4	Colonne 5
Article	Droit unitaire (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire (\$)
1	10,95	1 761,00

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

	Colonne 3
Article	Droit fixe avec bateau-pilote (\$)
2	1 985,00

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

Column 3	
Item	Flat Charge, Pilot Boat Used (\$)
2	2,035.00

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

	Column 2	Column 3
Item	Flat Charge, No Pilot Boat Used (\$)	Flat Charge, Pilot Boat Used (\$)
3	735.00	1,575.00

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

	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7
Item	Minimum Charge (\$)	Unit Charge, No Pilot Boat Used (\$/pilotage unit)	Basic Charge, No Pilot Boat Used (\$)	Unit Charge, Pilot Boat Used (\$/pilotage unit)	Basic Charge, Pilot Boat Used (\$)
3	2,244.00	10.23	975.00	11.51	1,096.00
4	2,066.00	5.81	592.00	6.55	666.00
5	2,268.00	8.62	1,007.00	9.70	1,134.00

	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
Article	Droit minimum (\$)	Droit unitaire sans bateau-pilote (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire sans bateau-pilote (\$)	Droit unitaire avec bateau-pilote (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire avec bateau-pilote (\$)
3	2 244,00	10,23	975,00	11,51	1 096,00
4	2 066,00	5,81	592,00	6,55	666,00
5	2 268,00	8,62	1 007,00	9,70	1 134,00

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

	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Minimum Charge (\$)	Unit Charge, No Pilot Boat Used (\$/pilotage unit)	Basic Charge, No Pilot Boat Used (\$)
6 (a)	1,684.00	2.97	1,271.00

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

Colonne 3	
Article	Droit fixe avec bateau-pilote (\$)
2	2 035,00

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

	Colonne 2	Colonne 3
Article	Droit fixe sans bateau-pilote (\$)	Droit fixe avec bateau-pilote (\$)
3	735,00	1 575,00

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

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

	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Droit minimum (\$)	Droit unitaire sans bateau-pilote (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire sans bateau-pilote (\$)
6a)	1 684,00	2,97	1 271,00

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

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

	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7
Item	Minimum Charge (\$)	Unit Charge, No Pilot Boat Used (\$/pilotage unit)	Basic Charge, No Pilot Boat Used (\$)	Unit Charge, Pilot Boat Used (\$/pilotage unit)	Basic Charge, Pilot Boat Used (\$)
6 (b)	3,032.00	4.75	2,034.00	5.34	2,288.00

	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
Article	Droit minimum (\$)	Droit unitaire sans bateau-pilote (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire sans bateau-pilote (\$)	Droit unitaire avec bateau-pilote (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire avec bateau-pilote (\$)
6b)	3 032,00	4,75	2 034,00	5,34	2 288,00

10 The portion of items 7 to 12 of Schedule 4 to the Regulations in columns 3 to 7 is replaced by the following:

10 Le passage des articles 7 à 12 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans les colonnes 3 à 7 est remplacé par ce qui suit :

	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7
Item	Minimum Charge (\$)	Unit Charge, No Pilot Boat Used (\$/pilotage unit)	Basic Charge, No Pilot Boat Used (\$)	Unit Charge, Pilot Boat Used (\$/pilotage unit)	Basic Charge, Pilot Boat Used (\$)
7	2,066.00	5.81	592.00	6.55	666.00
8	2,054.00	9.37	889.00	10.55	1,000.00
9	2,225.00	5.73	964.00	6.46	1,086.00
10	2,699.00	10.62	1,710.00	11.96	1,924.00
11	1,576.00	3.78	1,023.00	4.24	1,151.00
12	1,462.00	2.28	585.00	2.57	658.00

	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
Article	Droit minimum (\$)	Droit unitaire sans bateau-pilote (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire sans bateau-pilote (\$)	Droit unitaire avec bateau-pilote (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire avec bateau-pilote (\$)
7	2 066,00	5,81	592,00	6,55	666,00
8	2 054,00	9,37	889,00	10,55	1 000,00
9	2 225,00	5,73	964,00	6,46	1 086,00
10	2 699,00	10,62	1 710,00	11,96	1 924,00
11	1 576,00	3,78	1 023,00	4,24	1 151,00
12	1 462,00	2,28	585,00	2,57	658,00

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

	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7
Item	Minimum Charge (\$)	Unit Charge, No Pilot Boat Used (\$/pilotage unit)	Basic Charge, No Pilot Boat Used (\$)	Unit Charge, Pilot Boat Used (\$/pilotage unit)	Basic Charge, Pilot Boat Used (\$)
11	1,538.00	3.69	998.00	4.14	1,123.00

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

	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
Article	Droit minimum (\$)	Droit unitaire sans bateau-pilote (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire sans bateau-pilote (\$)	Droit unitaire avec bateau-pilote (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire avec bateau-pilote (\$)
11	1 538,00	3,69	998,00	4,14	1 123,00

12 The portion of items 13 and 14 of Schedule 4 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

	Column 2
Item	Flat Charge (\$)
13	519.00
14	392.00

12 Le passage des articles 13 et 14 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2
Article	Droit fixe (\$)
13	519,00
14	392,00

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

	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Minimum Charge (\$)	Unit Charge (\$/pilotage unit)	Basic Charge (\$)
1	1,774.00	4.60	993.00
2	1,595.00	4.16	894.00
3	1,595.00	3.68	794.00

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

	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Droit minimum (\$)	Droit unitaire (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire (\$)
1	1 774,00	4,60	993,00
2	1 595,00	4,16	894,00
3	1 595,00	3,68	794,00

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

	Column 2
Item	Flat Charge (\$)
4	1,337.00

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

	Colonne 2
Article	Droit fixe (\$)
4	1 337,00

Coming into Force

15 (1) Subject to subsections (2) and (3), these Regulations come into force on the day on which they are registered.

Entrée en vigueur

15 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

(2) Section 2 comes into force on July 1, 2018.

(3) Sections 4 and 5, subsection 6(2), sections 7 to 10 and sections 12 to 14 come into force on January 1, 2019.

[51-1-o]

(2) L'article 2 entre en vigueur le 1^{er} juillet 2018.

(4) Les articles 4 et 5, le paragraphe 6(2), les articles 7 à 10 et les articles 12 à 14 entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

[51-1-o]

By-law Amending the Canadian Payments Association By-law No. 3 — Payment Items and Automated Clearing Settlement System

Statutory authority

Canadian Payments Act

Sponsoring department

Department of Finance

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the By-law.)

Issues

Amendments to the *Canadian Payments Association By-law No. 3 — Payment Items and Automated Clearing Settlement System* (ACSS By-law) under the *Canadian Payments Act* are proposed to address developments impacting Canada's core payment systems, namely the recent designation of the Automated Clearing Settlement System (ACSS) as a Prominent Payment System by the Governor of the Bank of Canada.

Background

Payments Canada is a statutory body with a mandate to establish and operate national systems for the exchange, clearing, and settlement of payments between banks, credit unions, and other Payments Canada members. Payments Canada operates the Large Value Transfer System and the ACSS. The ACSS is a deferred net settlement system that clears retail payments, including paper-based payment items such as cheques, pre-authorized debits and credits, as well as smaller-value electronic payment items, such as debit card or automated banking machine transactions. Currently, 12 financial institutions participate in the ACSS as either direct or group clearers.

The Governor of the Bank of Canada designated the ACSS as a Prominent Payment System on May 2, 2016. This

Règlement administratif modifiant le Règlement administratif n° 3 de l'Association canadienne des paiements — instruments de paiement et système automatisé de compensation et de règlement

Fondement législatif

Loi canadienne sur les paiements

Ministère responsable

Ministère des Finances

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement administratif.)

Enjeux

Des modifications au *Règlement administratif n° 3 de l'Association canadienne des paiements — instruments de paiement et système automatisé de compensation et de règlement* (Règlement administratif du SACR), sous le régime de la *Loi canadienne sur les paiements*, sont proposées pour répondre à des développements ayant une incidence sur les principaux systèmes de paiement du Canada, à savoir la récente désignation du Système automatisé de compensation et de règlement (SACR) comme système de paiement important par le gouverneur de la Banque du Canada.

Contexte

Paiements Canada est un organisme créé par une loi dont le mandat l'engage à établir et à mettre en œuvre des systèmes nationaux d'échange, de compensation et de règlement des paiements entre les banques, les caisses populaires et d'autres membres de Paiements Canada. Paiements Canada met en œuvre le Système de transfert de paiements de grande valeur et le SACR. Le SACR est un système de règlement net reporté qui compense les paiements au détail, y compris les instruments de paiement en format papier, comme les chèques, les débits et crédits préautorisés, ainsi que les instruments de paiement électroniques d'une valeur moindre, comme les opérations de carte de débit ou de guichet automatique bancaire. À l'heure actuelle, 12 institutions financières participent au SACR en tant que membres adhérents ou en tant qu'adhérents-correspondants de groupe.

Le gouverneur de la Banque du Canada a désigné le SACR comme système de paiement important le 2 mai 2016.

designation reflects the fact that the ACSS has been deemed to have the potential to pose payments system risk, that is, the risk that a disruption to or a failure of a clearing and settlement system could cause a significant adverse effect on economic activity in Canada.

The designation brings the ACSS under the formal oversight of the Bank of Canada, thereby requiring Payments Canada to meet the Bank of Canada's Risk-Management Standards for Prominent Payment Systems (the Standards). The Standards are based on the CPMI-IOSCO¹ *Principles for financial market infrastructures* (PFMIs), reflecting the different risks posed by Prominent Payment Systems compared to systems designated as systemically important. Payments Canada performed an initial self-assessment of the ACSS against the Standards. The self-assessment took into account the characteristics and design of the ACSS and Payments Canada as an organization, including the statutory framework in which it operates.

The largest gap uncovered through the self-assessment process was related to credit risk requirements. The Standard on credit risk requires a Prominent Payment System to maintain sufficient financial resources to cover its credit exposure arising from the default of the participant and its affiliates that would generate the largest aggregate credit exposures for the Prominent Payment System, in extreme but plausible market conditions. This Standard requires the ACSS to maintain collateral that can be used to effect settlement on the day of default.

Currently, the ACSS is a deferred net settlement system with no collateral requirements. In the unlikely event of a default, direct clearers who have an exposure to the defaulter on the day of the default are required to make an additional contribution in order to effect the settlement of the defaulter's obligation. There are currently no assurances that direct clearers will have available resources to draw upon under short timelines. This arrangement does not meet the Standard on credit risk, which requires a Prominent Payment System to maintain collateral *ex ante* to cover the largest credit exposure.

Payments Canada is currently engaged in a multi-year project to modernize and update Canada's large payment systems. While the ACSS will be replaced and updated as part of this initiative, Payments Canada has developed an interim credit risk model for the ACSS until such time as the ACSS is replaced. The ACSS interim credit risk model

Cette désignation tient compte du fait que le SACR a été jugé comme susceptible de présenter un risque pour le système de paiement, c'est-à-dire le risque qu'une perturbation ou une défaillance d'un système de compensation et de règlement puisse avoir des conséquences négatives marquées pour l'activité économique au Canada.

Cette désignation place le SACR sous la surveillance officielle de la Banque du Canada, ce qui oblige Paiements Canada à respecter les Normes de gestion des risques applicables aux systèmes de paiement importants (les Normes) de la Banque du Canada. Les Normes sont fondées sur les *Principes pour les infrastructures de marchés financiers* (PIMF) du CPIM et de l'OICV¹, tenant compte des risques différents que posent les Systèmes de paiement importants comparativement aux systèmes désignés comme étant d'importance systémique. Paiements Canada a mené une auto-évaluation initiale du SACR par rapport aux Normes. L'auto-évaluation a tenu compte des caractéristiques et de la conception du SACR et de Paiements Canada en tant qu'organisme, notamment le cadre législatif dans lequel il évolue.

Le principal écart relevé à l'aide du processus d'auto-évaluation portait sur les exigences liées au risque de crédit. La Norme sur le risque de crédit exige qu'un système de paiement important maintienne des ressources financières suffisantes pour couvrir son risque de crédit découlant du défaut, par un participant et ses sociétés affiliées, qui entraînerait les plus grands risques de crédit cumulatifs pour le système de paiement important dans des conditions extrêmes, quoique plausibles, du marché. Cette norme exige que le SACR maintienne une sûreté pouvant servir à effectuer le règlement le jour du défaut.

À l'heure actuelle, le SACR est un système de règlement net reporté sans sûreté accessoire. Dans le cas improbable d'un défaut, les membres adhérents exposés à un risque à l'égard du défaillant, la journée même du défaut, doivent faire une contribution supplémentaire pour effectuer le règlement de l'obligation du défaillant. Rien ne garantit actuellement que les membres adhérents aient des ressources disponibles dans lesquelles puiser dans des délais serrés. Cet arrangement ne respecte pas la Norme sur le risque de crédit, qui exige qu'un système de paiement important maintienne une sûreté *ex ante* pour couvrir le plus grand risque de crédit.

Paiements Canada travaille actuellement sur un projet pluriannuel visant à moderniser et à mettre à jour les grands systèmes de paiement du Canada. Même si le SACR sera remplacé et mis à jour dans le cadre de cette initiative, Paiements Canada a développé un modèle provisoire de risque de crédit pour le SACR jusqu'à ce que ce

¹ The Committee on Payments and Market Infrastructures (CPMI) works with the International Organization of Securities Commissions (IOSCO) to enhance coordination of standard and policy development and implementation, regarding clearing, settlement and reporting arrangements, including financial market infrastructures (FMIs) worldwide.

¹ Le Comité sur les paiements et les infrastructures de marché (CPIM) collabore avec l'Organisation internationale des commissions de valeurs (OICV) afin d'accroître la coordination de l'élaboration et de la mise en œuvre de normes et de politiques concernant les accords de compensation, de règlement et de déclaration, y compris les infrastructures de marchés financiers (IMF) partout dans le monde.

requires direct and group clearers participating in the ACSS to pledge collateral *ex ante* and sets out loss allocation arrangements in the event of default. Implementation of the interim credit risk model requires amendments to the ACSS By-law to articulate the obligations of direct and group clearers, which will be accompanied by rules made under section 19 of the *Canadian Payments Act*.

Objectives

The objectives of the proposed amendments are to provide well-founded, clear, transparent, and enforceable legal basis for the ACSS interim credit risk model.

Description

The amendments impose a new requirement for direct and group clearers participating in the ACSS to pledge collateral to the Bank of Canada for purposes of same-day settlement of clearing balances in the event of a participant's default. The collateral pledged to the Bank of Canada by all direct and group clearers participating in the ACSS will make up the ACSS "collateral pool." The amendments also articulate direct and group clearer's responsibility to contribute to the loss-sharing arrangement in the event that a clearer defaults.

Collateral pool and pledging of collateral

The proposed amendments articulate a requirement for Payments Canada to calculate, and periodically recalculate, the size of the collateral pool in accordance with Payments Canada's rules. While the conditions surrounding this calculation will be set out in the rules, the Bank of Canada credit risk Standard requires the single largest credit exposure to be fully covered by collateral with a high degree of confidence.

The proposed amendments to the ACSS By-law also articulate the requirement for direct and group clearers to pledge collateral to the pool, in an amount, time and manner to be specified in the rules. Once a direct clearer has pledged collateral, that direct clearer may not use that collateral for any purpose other than for the purpose of securing an advance from the Bank of Canada to enable settlement. The proposed amendments also specify the conditions under which the Bank of Canada may release excess collateral to a direct or group clearer, and specify that the collateral pool pledge is subject to valuation by the Bank of Canada at the time the pledge is made.

dernier soit remplacé. Le modèle provisoire de risque de crédit du SACR exige que les membres adhérents et les adhérents-correspondants de groupe participant au SACR mettent en nantissement une garantie *ex ante* et établissent des ententes d'affectation des pertes en cas de défaut. La mise en œuvre du modèle provisoire de risque de crédit exige l'apport de modifications au Règlement administratif du SACR pour formuler les obligations des membres adhérents et des adhérents-correspondants de groupe, qui s'accompagneront de règles établies en vertu de l'article 19 de la *Loi canadienne sur les paiements*.

Objectifs

Les objectifs des modifications proposées sont de fournir un cadre juridique solide, clair, transparent et exécutoire pour le modèle provisoire de risque de crédit du SACR.

Description

Les modifications imposent une nouvelle exigence aux membres adhérents et aux adhérents-correspondants de groupe participant au SACR, à savoir de mettre en gage une garantie auprès de la Banque du Canada pour effectuer le règlement de leur solde de compensation le jour même, en cas de défaut d'un participant. La garantie mise en nantissement auprès de la Banque du Canada par tous les membres adhérents et les adhérents-correspondants de groupe participant au SACR constituera les fonds de sûreté du SACR. Les modifications précisent également la responsabilité des adhérents et des adhérents-correspondants de groupe de contribuer à l'entente de partage des pertes advenant le défaut d'un membre adhérent.

Fonds de sûreté et mise en gage de la garantie

Les modifications proposées précisent une exigence imposée à Paiements Canada de calculer, et de périodiquement recalculer, la taille des fonds de sûreté conformément aux règles de Paiements Canada. Même si les modalités de ce calcul seront précisées dans les règles, la Norme sur le risque de crédit de la Banque du Canada exige la couverture du plus grand risque de crédit par une garantie ayant un niveau de confiance élevé.

Les modifications proposées au Règlement administratif du SACR énoncent aussi une exigence imposée aux membres adhérents et aux adhérents-correspondants de groupe de mettre en nantissement une garantie qui fera partie des fonds de sûreté, pour le montant, au moment et de la manière spécifiés dans les règles. Une fois qu'un membre adhérent a mis en gage une garantie, ce membre adhérent ne peut pas utiliser cette garantie à toute autre fin que celle d'obtenir une avance de la Banque du Canada pour permettre le règlement. Les modifications proposées précisent également les conditions dans lesquelles la Banque du Canada peut débloquer la garantie

Default

In the event of default by a direct or group clearer, if the value of the defaulter's collateral is not enough to obtain an advance from the Bank of Canada to cover the shortfall, the surviving direct and group clearers must cover a portion of the default by making a default contribution in an amount determined by a formula to be set out in the rules. The rules will specify that the default contribution will be calculated based on the value each surviving direct clearer's credit exposure to the defaulter on the day of default.

In the event that the default contributions described above are not sufficient to cover the shortfall, the proposed amendments provide that the surviving direct clearers, and the Bank of Canada, must make an additional contribution to cover the remaining shortfall, so that the default is fully covered. The amount of the additional contribution for surviving and direct clearers will be determined in accordance with the rules. The proposed amendments also specify that, once the default and additional contributions from surviving direct clearers have covered the default shortfall, the Bank of Canada shall effect settlement. The proposed amendments provide that the total amount of default contributions is limited to the value of the collateral that each surviving direct or group clearer has apportioned to the collateral pool.

Default in following ACSS cycles

An additional amendment to the Canadian Payments Association by-law is proposed to provide that a direct or group clearer will also be in default if it is not able to satisfy its collateral requirement. The effect of this new ground for default is that, even if the ACSS collateral pledged by the direct clearer is sufficient to obtain an advance from the Bank of Canada for the settlement of one cycle, it will be in default if it cannot make the required collateral pool pledge for the subsequent ACSS cycle.

The proposed amendments also specify that a defaulting direct or group clearer is required to reimburse other direct and group clearers in the amount of its default and additional contributions, plus interest.

excédentaire à un membre adhérent ou à un adhérent-correspondant de groupe, et précisent que la garantie à mettre en nantissement est sujette à une évaluation par la Banque du Canada au moment de sa mise en nantissement.

Défaut

En cas de défaut d'un membre adhérent ou d'un adhérent-correspondant de groupe, si la valeur de la garantie du défaillant n'est pas suffisante pour obtenir une avance de la Banque du Canada pour couvrir le manque à gagner, les autres membres adhérents ou adhérents-correspondants de groupe doivent couvrir une partie du défaut en faisant une contribution d'un montant déterminé au moyen d'une formule qui sera établie dans les règles. Les règles préciseront que la contribution pour défaut sera calculée en fonction de la valeur du risque de crédit de chaque membre adhérent survivant à l'égard de la partie défaillante, le jour du défaut.

Advenant que les contributions décrites ci-dessus ne suffisent pas à couvrir le manque à gagner, les modifications proposées prévoient que les membres adhérents survivants, et la Banque du Canada, seront tenus de faire une contribution supplémentaire pour couvrir le reste du manque à gagner, de sorte que le défaut soit entièrement couvert. Le montant de la contribution supplémentaire pour les membres adhérents survivants sera déterminé conformément aux règles. Les modifications proposées précisent également que, une fois que les contributions et les contributions supplémentaires des membres adhérents survivants ont couvert le manque à gagner lié au défaut, la Banque du Canada doit effectuer le règlement. Les modifications proposées prévoient que le montant total des contributions pour défaut soit limité à la valeur de la garantie que chaque membre adhérent ou adhérent-correspondant de groupe survivant a affectée au groupe de garantie.

Défaut relié au suivi des cycles du SACR

Une modification additionnelle au Règlement administratif de l'Association canadienne des paiements est proposée afin de faire en sorte qu'un membre adhérent ou un adhérent-correspondant de groupe sera aussi en défaut s'il n'est pas en mesure de maintenir la garantie qui lui est imposée. L'effet de ce nouveau fondement pour le défaut est que, même si la garantie du SACR mise en gage par le membre adhérent suffit pour obtenir une avance de la Banque du Canada pour le règlement d'un cycle, le membre sera en défaut s'il ne peut pas mettre en nantissement la garantie requise pour le cycle du SACR suivant.

Les modifications proposées précisent également qu'un membre adhérent ou un adhérent-correspondant de groupe en défaut est tenu de rembourser les autres membres adhérents et adhérents-correspondants de groupe du montant de son défaut et des contributions supplémentaires, en plus des intérêts.

“One-for-One” Rule

There are no “One-for-One” Rule implications of the amendments.

Small business lens

The small business lens does not apply, as the amendments do not impose costs on small businesses. All direct and group clearers who will be required to pledge collateral to the ACSS are large financial institutions.

Consultation

Representatives of direct clearers and the Bank of Canada participated with Payments Canada in a Risk Working Group that was established to review the requirements regarding the pledging of collateral and develop the proposed loss-sharing arrangement and settlement model. The working group met on multiple occasions to develop and finalize the approach. Payments Canada then published a consultation paper, inviting members’ feedback on the proposed ACSS interim credit risk model. The comments and concerns that were received were summarized and addressed in a follow-up communication with two management advisory committees and the Risk Working Group, and are reflected in the proposed amendments.

Rationale

The proposed amendments are needed to provide a sound legal basis for the ACSS interim credit risk model, which will enhance the safety and soundness of Canadian payments system by effecting same-day settlement of the ACSS in the unlikely event of default by a direct or group clearer. Given that the ACSS has been designated as a Prominent Payment System, the proposed amendments to implement the interim credit risk model are also required to meet the Bank of Canada’s Risk-Management Standards for Prominent Payment Systems, based on the CPMI-IOSCO *Principles for financial market infrastructures* (PFMIs).

Contact

Stephanie Mould
Senior Legal Counsel and Principal, Compliance
Payments Canada
Constitution Square, Tower II
350 Albert Street, Suite 800
Ottawa, Ontario
K1R 1A4
Email: smould@payments.ca

Règle du « un pour un »

Les modifications ne donnent lieu à aucune incidence de la règle du « un pour un ».

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas puisque ces modifications n’imposent aucun coût aux petites entreprises. Tous les membres adhérents et adhérents-correspondants de groupe qui devront mettre en gage des garanties pour le SACR sont de grandes institutions financières.

Consultation

Des représentants des membres adhérents et de la Banque du Canada ont participé, avec Paiements Canada, à un Groupe de travail sur les risques établis afin de revoir les exigences concernant la mise en nantissement de la garantie et d’élaborer le modèle de partage des pertes et de règlement proposé. Le groupe de travail s’est réuni à plusieurs occasions afin d’élaborer l’approche et la mettre au point. Paiements Canada a ensuite publié un document de consultation, invitant la rétroaction des membres sur le modèle provisoire de risque de crédit proposé du SACR. Les commentaires et les préoccupations reçus ont été résumés et abordés dans une communication de suivi avec deux comités consultatifs de gestion et le Groupe de travail sur les risques, et sont pris en compte dans les modifications proposées.

Justification

Les modifications proposées sont nécessaires pour fournir un cadre juridique solide pour le modèle provisoire de risque de crédit du SACR, qui améliorera la sécurité et la validité du système de paiement canadien en facilitant un règlement le jour même du SACR dans le cas improbable d’un défaut par un membre adhérent ou un adhérent-correspondant de groupe. Étant donné que le SACR a été désigné comme un système de paiement important, les modifications proposées pour mettre en place le modèle provisoire de risque de crédit doivent également satisfaire aux Normes de gestion des risques applicables aux systèmes de paiement importants de la Banque du Canada, fondées sur les *Principes pour les infrastructures de marchés financiers* (PIMF) du CPIM et de l’OICV.

Personne-ressource

Stephanie Mould
Conseillère juridique principale et directrice, Conformité
Paiements Canada
Constitution Square, tour II
350, rue Albert, bureau 800
Ottawa (Ontario)
K1R 1A4
Courriel : smould@payments.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Board of Directors of the Canadian Payments Association, pursuant to subsection 18(1)^a of the *Canadian Payments Act*^b, proposes to make the annexed *By-law Amending the Canadian Payments Association By-law No. 3 – Payment Items and Automated Clearing Settlement System*.

Interested persons may make representations concerning the proposed By-law within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette, Part I*, and the date of publication of this notice, and be addressed to Hugues Vaillancourt, Director, Payments Policy, Financial Sector Policy Branch, Department of Finance, 90 Elgin Street, Ottawa, Ontario K1A 0G5 (tel.: 613-369-4123).

Ottawa, December 13, 2017

Eileen Mercier
President of the Board of Directors of the
Canadian Payments Association

By-law Amending the Canadian Payments Association By-law No. 3 – Payment Items and Automated Clearing Settlement System

Amendments

1 Section 1 of the *Canadian Payments Association By-law No. 3 – Payment Items and Automated Clearing Settlement System*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

pledge means a grant to the Bank of Canada of a security in collateral to guarantee an advance of funds that the Bank of Canada may make for the purposes described in section 34.1 and includes a grant of a security in which the Bank of Canada does not take possession of the collateral. (*nantissement*)

^a S.C. 2014, c. 39, ss. 342(1) to (4)

^b R.S., c. C-21; S.C. 2001, c. 9, s. 218

¹ SOR/2003-346

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le conseil d'administration de l'Association canadienne des paiements, en vertu du paragraphe 18(1)^a de la *Loi canadienne sur les paiements*^b, se propose de prendre le *Règlement administratif modifiant le Règlement administratif n° 3 de l'Association canadienne des paiements – instruments de paiement et système automatisé de compensation et de règlement*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement administratif dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Hugues Vaillancourt, directeur, Politique des paiements, Direction de la politique du secteur financier, ministère des Finances, 90, rue Elgin, Ottawa (Ontario) K1A 0G5 (tél. : 613-369-4123).

Ottawa, le 13 décembre 2017

La présidente du conseil d'administration de
l'Association canadienne des paiements
Eileen Mercier

Règlement administratif modifiant le Règlement administratif n° 3 de l'Association canadienne des paiements – instruments de paiement et système automatisé de compensation et de règlement

Modifications

1 L'article 1 du *Règlement administratif n° 3 de l'Association canadienne des paiements – instruments de paiement et système automatisé de compensation et de règlement*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

nantissement La remise à la Banque du Canada d'une sûreté en garantie d'avances de fonds consenties par elle aux fins prévues à l'article 34.1, y compris la remise d'une sûreté sans dépossession de la garantie. (*pledge*)

^a L.C. 2014, ch. 39, par. 342(1) à (4)

^b L.R., ch. C-21; L.C. 2001, ch. 9, art. 218

¹ DORS/2003-346

2 Paragraph 26(b) of the By-law is replaced by the following:

(b) has established a loan facility with the Bank of Canada and has entered into any agreements that may be required by the Bank of Canada governing the settlement of the member's clearing balance, the administration of the loan facility, the provision by the Bank of Canada of advances for ACSS purposes and the pledging of collateral to secure advances that may be made under the loan facility;

3 The By-law is amended by adding the following after section 34:

Pledging Collateral

Calculation of necessary collateral

34.1 (1) The Association shall calculate, in accordance with the rules, the required amount of the ACSS collateral pool and the amount of each direct clearer and group clearer's collateral pool pledge. The Association shall periodically recalculate these amounts, in accordance with the rules.

Pledging collateral

(2) Each direct clearer and group clearer shall pledge collateral to the Bank of Canada, in an amount determined by the Association in accordance with the rules, within the time and in the manner set out in the rules. If the amount of the collateral pool pledge increases as a result of a recalculation under subsection (1), the direct clearer or group clearer shall pledge the recalculated amount, within the time and manner set out in the rules.

Valuation by Bank of Canada

(3) Any collateral pledged by a direct clearer or group clearer for ACSS purposes is subject to valuation by the Bank of Canada at the time the pledge is made.

Insufficient collateral

(4) If, on valuation of the collateral by the Bank of Canada, the value assigned by the Bank of Canada to the collateral pledged is less than the amount that is required to be pledged, the direct clearer or group clearer shall pledge additional collateral.

Exceeding collateral

(5) If the value of the direct clearer or group clearer's collateral pledge exceeds the amount that is required to be pledged, the direct clearer or group clearer shall, on request for a release made to the Bank of Canada, obtain a release of the excess collateral from the pledge.

2 L'alinéa 26b) du même règlement administratif est remplacé par ce qui suit :

b) il a conclu un accord de prêt avec la Banque du Canada et conclu les conventions que celle-ci peut exiger à l'égard du règlement de son solde de compensation, de l'administration de l'accord de prêt, de l'octroi d'avances pour les besoins du SACR et de la remise en nantissement d'une garantie pour des avances éventuellement octroyées aux termes de l'accord de prêt;

3 Le même règlement administratif est modifié par adjonction, après l'article 34, de ce qui suit :

Remise en nantissement

Calcul de la garantie nécessaire

34.1 (1) L'Association calcule, conformément aux règles, la somme qui doit demeurer dans le fonds de garantie du SACR et le montant de la garantie que chaque adhérent et adhérent-correspondant de groupe est tenu de remettre en nantissement. L'Association recalcule ces montants périodiquement, conformément aux règles.

Remise d'une garantie en nantissement

(2) Chaque adhérent et adhérent-correspondant de groupe est tenu de remettre en nantissement une garantie auprès de la Banque du Canada, dont le montant est calculé par l'Association conformément aux règles, dans le délai et de la façon prévus par celles-ci. Si le montant de la garantie augmente à la suite du nouveau calcul effectué aux termes du paragraphe (1), l'adhérent ou l'adhérent-correspondant de groupe remet en nantissement une garantie dont le montant est égal au résultat du nouveau calcul dans le délai et de la façon prévus par les règles.

Évaluation par la Banque du Canada

(3) Toute garantie qu'un adhérent ou adhérent-correspondant de groupe remet en nantissement pour les besoins du SACR est évaluée par la Banque du Canada au moment de sa remise en nantissement.

Garantie insuffisante

(4) Si, après l'évaluation de la garantie par la Banque du Canada, la valeur attribuée à celle-ci est inférieure au montant de la garantie qu'il est tenu de remettre en nantissement, l'adhérent ou l'adhérent-correspondant de groupe augmente le montant qu'il remet en nantissement.

Garantie excédentaire

(5) Si la valeur de la garantie remise en nantissement par l'adhérent ou l'adhérent-correspondant de groupe est supérieure au montant de la garantie qu'il est tenu de remettre en nantissement, il obtient, sur présentation d'une demande de libération à la Banque du Canada, la

Restricted purpose

34.2 A direct clearer or group clearer shall not use the collateral pledged under subsection 34.1(2) for any purpose other than securing an advance from the Bank of Canada to enable settlement under section 50.

4 Section 50 of the By-law is replaced by the following:**Settlement**

50 (1) Subject to subsection (2), once the clearing balances have been established by the ACSS and corrected, if necessary, the Bank of Canada shall effect settlement by making the appropriate debit or credit entry into each direct clearer's or group clearer's settlement account.

Default

(2) In the case of a default by a direct clearer or group clearer under paragraph 53(1)(a), the Bank of Canada shall only effect settlement once the contributions by the other direct clearers, group clearers or the Bank of Canada have been made under subsection 57(2) or 57.01(2).

5 Section 53 of the By-law is replaced by the following:**Default of direct clearer or group clearer**

53 (1) A direct clearer or group clearer is in default for the purposes of this By-law if

- (a)** its settlement account at the Bank of Canada has a shortfall that would preclude settlement and it does not obtain an advance from the Bank of Canada sufficient for that settlement; or
- (b)** it is not able to meet its collateral pool pledge requirement as established by section 34.1.

Notice

(2) The Bank of Canada shall immediately notify the President of a default and, in the case of a default under paragraph (1)(a), of the amount of the shortfall. The President shall then notify all other direct clearers and group clearers of the default.

libération de la garantie excédentaire remise en nantissement.

Utilisation restreinte

34.2 Aucun adhérent ou adhérent-correspondant de groupe ne peut utiliser la garantie remise en nantissement aux termes du paragraphe 34.1(2) pour d'autres fins que de garantir le paiement des avances consenties par la Banque du Canada aux fins du règlement prévu à l'article 50.

4 L'article 50 du même règlement administratif est remplacé par ce qui suit :**Règlement**

50 (1) Sous réserve du paragraphe (2), une fois les soldes de compensation établis par le SACR et corrigés, s'il y a lieu, la Banque du Canada effectue le règlement en passant les écritures de crédit et de débit pertinentes dans les comptes de règlement des adhérents et adhérents-correspondants de groupe.

Défaut

(2) Dans le cas où un adhérent ou un adhérent-correspondant de groupe est en défaut aux termes de l'alinéa 53(1)a), la Banque du Canada n'effectue le règlement qu'après que les contributions des autres adhérents ou adhérents-correspondants de groupe ou de la Banque du Canada ont été faites en conformité avec les paragraphes 57(2) ou 57.01(2).

5 L'article 53 du même règlement administratif est remplacé par ce qui suit :**Défaut**

53 (1) L'adhérent ou adhérent-correspondant de groupe est en défaut pour l'application du présent règlement administratif dans les cas suivants :

- a)** le solde de son compte de règlement auprès de la Banque du Canada ne permet pas d'effectuer le règlement et il n'obtient pas de celle-ci l'avance suffisante pour permettre d'effectuer le règlement;
- b)** il n'est pas en mesure de remettre en nantissement la garantie visée à l'article 34.1.

Avis

(2) La Banque du Canada avise sans délai le président du défaut ainsi que, dans le cas du défaut visé à l'alinéa (1)a), du montant du solde débiteur du compte de règlement, et le président avise les autres adhérents et adhérents-correspondants de groupe du défaut.

6 Section 57 of the By-law is replaced by the following:**Allocation of shortfall**

57 (1) Subject to subsection (3), upon receiving notice from the Bank of Canada of a default by a direct clearer or group clearer under paragraph 53(1)(a) and of the amount of the shortfall, the Association shall allocate the shortfall between the direct clearers and group clearers that are not in default by calculating, in accordance with the rules, the default contribution to be made by each of them.

Default contribution

(2) The direct clearers and group clearers that are not in default shall make a default contribution to the settlement account of the direct clearer or group clearer in default in the amount determined under subsection (1) within the time and in the manner specified by the rules.

Limit of contribution

(3) The total amount of default contributions under subsection (2) from the direct clearers and group clearers that are not in default shall not exceed the amount of the ACSS collateral pool calculated in subsection 34.1(1), less the amount pledged as collateral by the defaulting direct clearer or group clearer.

Calculation of additional contribution

57.01 (1) In the event that the default contributions made under section 57 are not sufficient to enable the Bank of Canada to effect settlement, the Association shall calculate, in accordance with the rules, an additional contribution to be made by direct clearers and group clearers that are not in default and by the Bank of Canada to effect settlement.

Additional contribution

(2) The direct clearers and group clearers that are not in default and the Bank of Canada shall make a contribution to the account of the direct clearer or group clearer in default in the amount determined under subsection (1) within the time and in the manner specified in the rules.

Reimbursement with interest

57.02 A direct clearer or group clearer shall reimburse each direct clearer, group clearer, or the Bank of Canada for any amount received as a contribution under subsection 57(2) or 57.01(2), plus interest at the rate specified in the rules, and those amounts constitute a debt that

6 L'article 57 du même règlement administratif est remplacé par ce qui suit :**Répartition du solde débiteur**

57 (1) Sous réserve du paragraphe (3), à la réception d'un avis de la Banque du Canada précisant qu'un adhérent ou un adhérent-correspondant de groupe est en défaut aux termes de l'alinéa 53(1)a) et indiquant le montant du solde débiteur, l'Association répartit le solde débiteur entre les adhérents et adhérents de groupe qui ne sont pas en défaut en calculant, conformément aux règles, le montant de la contribution que chacun d'entre eux doit fournir.

Contributions

(2) Chaque adhérent et adhérent-correspondant de groupe qui n'est pas en défaut dépose sa contribution, dont le montant a été calculé conformément au paragraphe (1), au compte de règlement de l'adhérent ou l'adhérent-correspondant de groupe en défaut, dans les délais et de la façon prévus par les règles.

Limite de contribution

(3) Le total des contributions payables aux termes du paragraphe (2) par les adhérents et adhérents-correspondants de groupe qui ne sont pas en défaut ne dépasse pas la différence entre la somme qui doit demeurer dans le fonds de garantie du SACR aux termes du paragraphe 34.1(1) et la garantie remise en nantissement par l'adhérent ou adhérent-correspondant de groupe en défaut.

Contributions supplémentaires

57.01 (1) Si le total des contributions fournies aux termes de l'article 57 ne permet pas à la Banque du Canada d'effectuer le règlement du solde débiteur, l'Association calcule, conformément aux règles, la contribution supplémentaire que chaque adhérent et adhérent-correspondant de groupe qui n'est pas en défaut et la Banque du Canada sont tenus de fournir en vue du règlement du solde débiteur.

Contributions supplémentaires

(2) Chaque adhérent et adhérent-correspondant de groupe qui n'est pas en défaut et la Banque du Canada dépose le montant de leur contribution, dont le montant a été calculé conformément au paragraphe (1), au compte de règlement de l'adhérent ou adhérent-correspondant de groupe en défaut, dans les délais et de la façon prévus par les règles.

Remboursement avec intérêts

57.02 L'adhérent ou adhérent-correspondant de groupe qui a reçu une contribution des autres adhérents ou adhérents-correspondants de groupe ou de la Banque du Canada aux termes des paragraphes 57(2) ou 57.01(2) rembourse à chacun d'entre eux la contribution qu'il a

survives irrespective of the status of the defaulting direct clearer or group clearer.

reçue, plus intérêts calculés selon le taux prévu par les règles. Cette somme constitue une dette de l'adhérent ou adhérent-correspondant de groupe qui subsiste peu importe le statut de celui-ci.

Coming into Force

7 This By-law comes into force on the day on which it is registered.

[51-1-o]

Entrée en vigueur

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

[51-1-o]

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VI – Flight Data Recorder and Cockpit Voice Recorder)

Statutory authority

Aeronautics Act

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: Not all aircraft operating in Canada currently have a cockpit voice recorder (CVR) on board that can retain 2 hours of recorded information and that have a recorder independent power supply (RIPS) [i.e. a 10-minute backup power supply]. The Transportation Safety Board of Canada (TSB) has stated in 2013 that a lack of recorded voice and other aural information can hinder aircraft safety investigations and delay or prevent the identification of aircraft or operational safety deficiencies.

Description: The proposed amendments would require a CVR and RIPS for an expanded number of aircraft except, for example, turbine-powered aeroplanes with a maximum certificated take-off weight less than 27 000 kg that were manufactured before January 1, 1987, and non-transport helicopters.

Cost-benefit statement: Indirect safety benefits could result from findings by the TSB following an accident if applicable aircraft are to have the proposed CVR and RIPS improvements. The resulting safety benefits could include aircraft, airport or operational improvements. The costs are estimated at \$27.1 million present value (PV) over a 10-year period, with an annualized value of \$3.8 million (approximately, based on a 7% discount rate, over 10 years, with 2017 as the base year). The estimated number of aircraft in Canada that could be impacted by the *Regulations Amending the*

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et VI – enregistreur de données de vol et enregistreur de la parole dans le poste de pilotage)

Fondement législatif

Loi sur l'aéronautique

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Enjeux : Ce ne sont pas tous les aéronefs actuellement exploités au Canada qui sont munis d'un enregistreur de la parole dans le poste de pilotage (CVR) pouvant enregistrer 2 heures d'information et d'une source d'alimentation indépendante de l'enregistreur (RIPS) [c'est-à-dire un boîtier d'alimentation de réserve de 10 minutes]. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a indiqué en 2013 que l'absence d'enregistrement phonique ou d'autre enregistrement sonore peut gêner les enquêtes de sécurité des aéronefs et retarder ou même empêcher la découverte de lacunes relatives à la sécurité ou à l'exploitation des aéronefs.

Description : Les modifications proposées exigeraient un CVR et une RIPS pour un nombre grandissant d'aéronefs, sauf, entre autres, les aéronefs à turbomoteurs dont la masse au décollage homologuée est inférieure à 27 000 kg et qui ont été fabriqués avant le 1^{er} janvier 1987, et les hélicoptères qui ne sont pas dans la catégorie transport.

Énoncé des coûts et avantages : Les conclusions du BST à la suite d'un accident pourraient entraîner des avantages indirects en matière de sécurité si les aéronefs bénéficiaient des améliorations proposées au CVR et à la RIPS. Les avantages qui en découleraient en matière de sécurité pourraient inclure des améliorations aux aéronefs, aux aéroports et au fonctionnement des opérations. Les coûts s'élèveraient à 27,1 M\$ (valeur actualisée) sur une période de 10 ans, et à une valeur actualisée de 3,8 M\$ (estimation en fonction d'un taux d'actualisation de 7 %, sur 10 ans, en utilisant 2017

Canadian Aviation Regulations (Parts I and VI – Flight Data Recorder and Cockpit Voice Recorder) [the proposed Regulations] is 996.

“One-for-One” Rule and small business lens: The “One-for-One” Rule applies since the proposed Regulations will require the operator to submit a certification request to Transport Canada whereby the installation of the CVR/RIPS equipment would be approved. The average annualized cost estimate is \$1,693.

One hundred and thirty-four small businesses (based on the definition of “having fewer than 100 employees”), owning 313 of the 996 aircraft that could be impacted by the proposed Regulations, are impacted, with compliance costs estimated at \$30,000 per aircraft. This cost estimate was submitted from a transport category aeroplane manufacturer and includes the administrative burden of submitting a certification request.

Domestic and international coordination and cooperation: Canada is a member of the International Civil Aviation Organization (ICAO) where minimum standards are agreed upon. With the proposed Regulations, Canada plans to harmonize its CVR requirements with the international minimum standards.

Background

In 1999, the Transportation Safety Board of Canada (TSB) released its accident investigation report on the September 2, 1998, fatal crash of SwissAir Flight 111 (Peggy’s Cove, Nova Scotia). Of the shortcomings identified by the TSB investigation, one was the limited recording capacity of the aircraft’s cockpit voice recorder (CVR). The CVR was able to record only 30 minutes of voices in the cockpit; therefore, it did not capture the time frame when the fire that caused the accident started. Another shortcoming identified was the lack of a dedicated recorder independent power supply (RIPS) to power the CVR and the cockpit area microphone in the event that normal aircraft power sources to the CVR were interrupted.

In response to this accident, ICAO made revisions in 2001 to Annex 6, *Aeroplane Operations*, Part I, *International Commercial Air Transport – Aeroplanes*, Part II, *International General Aviation – Aeroplanes*, and Part III, *International Operations – Helicopters*, requiring the installation of CVRs that can retain two hours of recorded information on aircraft certificated after 2002. Canada

comme année de référence). Environ 996 aéronefs au Canada sont susceptibles d’être touchés par le *Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (Parties I et VI – enregistreur de données de vol et enregistreur de la parole dans le poste de pilotage)* [le règlement proposé].

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : La règle du « un pour un » s’applique, car le règlement proposé exigera de l’exploitant qu’il présente une demande d’accréditation à Transports Canada pour faire approuver l’installation d’un CVR et d’une RIPS. Le coût estimatif moyen annualisé est de 1 693 \$.

Cent trente-quatre petites entreprises (selon la définition de « moins de 100 employés »), qui possèdent 313 des 996 aéronefs susceptibles d’être touchés par le règlement proposé, seraient concernées, et les coûts de conformité sont évalués à 30 000 \$ par aéronef. L’estimation des coûts a été fournie par un fabricant d’aéronefs de catégorie « transport » et comprend le fardeau administratif de présenter une demande d’accréditation.

Coordination et coopération à l’échelle nationale et internationale : Le Canada fait partie de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI), qui approuve les normes minimales. Grâce au règlement proposé, le Canada compte harmoniser ses exigences sur le plan des CVR avec les normes internationales minimales.

Contexte

En 1999, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a publié son rapport d’enquête sur l’accident du vol SwissAir 111 (à Peggy’s Cove, en Nouvelle-Écosse), qui est survenu le 2 septembre 1998. Parmi les diverses lacunes relevées durant l’enquête du BST, l’une portait sur la capacité limitée de l’enregistreur de la parole dans le poste de pilotage (CVR) de l’aéronef. Le CVR n’a pu enregistrer que 30 minutes de la conversation; il ne rendait donc pas compte du moment où l’incendie à l’origine de l’accident s’est déclaré. Une autre lacune relevée tenait à l’absence d’une source d’alimentation indépendante de l’enregistreur (RIPS) servant uniquement à alimenter le CVR et le microphone du poste de pilotage en cas d’interruption des sources normales d’alimentation électrique du CVR.

En réponse à cet accident, l’OACI a apporté des modifications, en 2001, à la partie I, *Aviation de transport commercial international – Avions*, à la partie II, *Aviation générale internationale – Avions*, et à la partie III, *Vols internationaux d’hélicoptères*, de l’annexe 6, exigeant l’installation de CVR pouvant conserver deux heures d’information enregistrée sur les aéronefs certifiés après 2002.

adopted these standards in 2003, through amendments to the *Canadian Aviation Regulations* (CARs) Part V — Airworthiness Manual (AWM), and took a step further requiring that any aircraft manufactured in Canada after 2002 must have a CVR installed on board the aircraft that retains all information recorded during the last two hours of the aircraft's operation.

The United States Federal Aviation Administration (FAA) adopted the ICAO standards by amending the U.S. *Code of Federal Regulations* in 2008, requiring the installation of CVRs that can retain 2 hours of recorded information on all aircraft manufactured after April 2010, as well as all turbine-powered aircraft manufactured before April 2010. The U.S. FAA also introduced a requirement for a 10-minute RIPS for all new aircraft designs (i.e. those manufactured after 2010). In 2013, ICAO requirements were extended to large commercial aeroplanes and commercial helicopters already in operation (i.e. including those manufactured before 2003), and added a requirement for a 10-minute RIPS that applied to new aircraft (i.e. aircraft manufactured after 2013).

These standards were intended to improve the quality and reliability of information recorded and to increase the potential for retaining important information needed during accident and incident investigations. For example, the requirement to have an independent backup power supply that provides 10 minutes of electrical power to operate both the CVR and cockpit-mounted area microphone would reduce the risk of losing crucial information in the event of an incident or accident involving a loss of power. However, these standards are not currently applicable to the in-service fleet unless they are made mandatory through these proposed regulatory amendments.

Issues

Canadian standards are not harmonized with international CVR standards — Canada has obligations to harmonize them as much as possible

In 2013, the International Civil Aviation Organization (ICAO) published minimum standards, which include the requirement to have a 2-hour CVR, for large commercial aeroplanes and commercial helicopters already in operation, as well as a RIPS for new type certificated aeroplanes, meant to provide a 10-minute backup power supply.

As only those aircraft manufactured after 2002 have a two-hour CVR, those aircraft manufactured before 2003, which constitute the remainder of the impacted Canadian fleet, are not meeting the 2013 ICAO standards.

Le Canada a adopté ces normes en 2003 par l'entremise de modifications à la Partie V — Manuel de navigabilité (MN) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), et a pris une mesure supplémentaire exigeant que tout aéronef construit au Canada après 2002 ait un CVR installé à bord capable de conserver toute l'information enregistrée au cours des deux dernières heures d'utilisation de l'aéronef.

La Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis a adopté les normes de l'OACI et a modifié le *Code of Federal Regulations* des États-Unis en 2008, exigeant l'installation de CVR capables de conserver 2 heures d'information enregistrée sur tous les aéronefs construits après avril 2010, ainsi que sur tous les aéronefs à turbomoteurs construits avant avril 2010. La FAA des États-Unis a aussi adopté une exigence concernant une RIPS de 10 minutes sur tous les nouveaux concepts d'aéronefs (c'est-à-dire les aéronefs construits après 2010). En 2013, les exigences de l'OACI ont été élargies aux gros avions commerciaux et aux hélicoptères commerciaux déjà en service (c'est-à-dire tous ceux qui ont été construits avant 2003), et l'OACI a ajouté une exigence concernant une RIPS de 10 minutes qui s'appliquait aux nouveaux aéronefs (c'est-à-dire les aéronefs construits après 2013).

Ces normes visaient à améliorer la qualité et la fiabilité des renseignements enregistrés et à augmenter la possibilité de conserver d'importants renseignements nécessaires à la tenue d'une enquête consécutive à un accident ou à un incident. Par exemple, l'obligation d'avoir une source d'alimentation indépendante pouvant fournir 10 minutes de courant électrique pour faire fonctionner le CVR et le microphone du poste de pilotage permettrait de réduire le risque de perte de données cruciales en cas d'incident ou d'accident lors d'une perte d'alimentation électrique. Toutefois, ces normes de conception ne s'appliquent pas, pour le moment, aux flottes d'aéronefs déjà en service, à moins de les rendre obligatoires par l'adoption des modifications proposées au Règlement.

Enjeux

Les normes au Canada ne sont pas harmonisées avec les normes internationales s'appliquant aux CVR — le Canada a l'obligation de les harmoniser, dans la mesure du possible

En 2013, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a publié des normes minimales, qui incluent l'obligation d'avoir un CVR pouvant enregistrer pendant 2 heures pour les gros avions commerciaux et hélicoptères commerciaux en service, ainsi qu'une RIPS pouvant fournir une alimentation de secours d'une durée de 10 minutes dans les aéronefs certifiés de conception nouvelle.

Puisque seuls les aéronefs fabriqués après 2002 possèdent un CVR pouvant enregistrer pendant deux heures, ceux fabriqués avant 2003, soit le reste de la flotte canadienne touchée, ne respectent pas les normes de 2013 de l'OACI.

The lack of voice recordings from the aircraft cockpit may impair accident investigations and safety findings

Past accidents in the United States have demonstrated that having a CVR that retains recorded information for 30 minutes on aeroplanes with a maximum certificated take-off weight (MCTOW) of 5 700 kg or more carrying passengers is not sufficient to efficiently and completely determine safety-related findings that may be learned from an accident. These accident investigation findings are an essential component of the aviation safety framework. The Transportation Safety Board of Canada (TSB) has stated that a lack of recorded voice and other aural information can hinder aircraft safety investigations and delay or prevent the identification of aircraft or operational safety deficiencies.

Clarification required

Presently, multi-engined turbine-powered aircraft capable of carrying six passengers or more and certified to be operated by two pilots must have a CVR. However, some of these aircraft may be operated with one pilot and an auto-pilot system if authorized, as per the aircraft certification and operating certificate, thus no CVR is required. If the auto-pilot system is not functioning, an operator may operate these aircraft with two pilots. The single pilot authority was never meant to circumvent the intent that anytime these aircraft are operated with two pilots, a CVR is required, whether the aircraft is certified for one- or two-pilot operations.

Objectives

The objectives of the proposed regulatory amendments are the following:

- To enhance the time period capture of CVR information by extending the recording time from 30 minutes to 2 hours and making the system available in the case of a total aircraft power failure with the use of a RIPS that will last for a 10-minute period;
- To fully implement the ICAO minimum standards with respect to CVR and to harmonize the CARs with the Federal Aviation Administration (FAA) standards in Title 14 of the United States *Code of Federal Regulations*. The proposed amendments will capture all Canadian in-service aeroplanes over 5 700 kg and transport helicopters over 7 000 kg; and
- To clarify that a CVR is required anytime a multi-engined turbine-powered aircraft capable of carrying six passengers or more is operated by two pilots.

L'absence d'enregistrements des conversations dans le poste de pilotage pourrait gêner les enquêtes sur les accidents et les conclusions en matière de sécurité

Des accidents ayant eu lieu aux États-Unis ont démontré que les CVR pouvant consigner des données pendant 30 minutes dans les avions d'une masse maximale homologuée au décollage (MMHD) de plus de 5 700 kg et transportant des passagers ne suffisent pas à établir de la façon la plus efficace et complète des conclusions liées à la sécurité. Ces conclusions d'enquêtes sur les accidents sont un élément fondamental du cadre de sécurité de l'aviation. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a indiqué que l'absence d'enregistrement phonique ou d'autre enregistrement sonore peut gêner les enquêtes de sécurité des aéronefs et retarder ou empêcher la découverte de lacunes relatives à la sécurité ou à l'exploitation des aéronefs.

Éclaircissements requis

À l'heure actuelle, les aéronefs multimoteurs à turbomoteurs pouvant transporter au moins six passagers et dont la certification prévoit une équipe de deux pilotes doivent disposer d'un CVR. Par contre, un CVR n'est pas requis pour certains de ces avions pouvant être pilotés par un seul pilote et un système de pilotage automatique, lorsque la certification de l'aéronef et le certificat d'exploitation le permettent. Par ailleurs, si le système de pilotage automatique ne fonctionne pas, l'exploitant peut avoir recours à deux pilotes pour exploiter ce type d'aéronef. L'autorisation d'exploitation par un seul pilote ne visait pas à contourner la mesure voulant qu'à chaque fois que l'appareil est piloté par deux pilotes, le CVR est obligatoire, peu importe si l'aéronef est certifié pour être piloté par un ou deux pilotes.

Objectifs

Les modifications à la réglementation proposées visent à :

- accroître la durée d'enregistrement des données consignées dans le CVR en la prolongeant, de 30 minutes à 120 minutes, et en rendant le système accessible même en cas de panne de courant totale de l'aéronef au moyen de la RIPS, qui durera 10 minutes;
- appliquer en totalité les normes minimales de l'OACI en ce qui concerne les CVR et harmoniser le RAC avec ceux du titre 14 du *Code of Federal Regulations* de la Federal Aviation Administration. Les modifications proposées toucheraient l'ensemble de la flotte canadienne d'avions de plus de 5 700 kg et d'hélicoptères de transport de plus de 7 000 kg;
- établir clairement qu'un CVR est obligatoire chaque fois qu'un aéronef multimoteur à turbomoteurs, dont la configuration prévoit six passagers ou plus, est exploité avec deux pilotes.

Description

The proposed amendments would enhance the time period of information captured by the CVR by

- increasing the duration of CVR recordings from 30 minutes to 2 hours for all aircraft to which the ICAO standards are applicable (described below);
- requiring a dedicated RIPS to power a CVR and cockpit area microphone for a period of 10 minutes in case normal aircraft power sources to the CVR are interrupted; and
- requiring pilot-to-controller communications to be recorded by the CVR if data-link communication equipment (DLC) is currently installed. This equipment is used to reduce voice communication congestion as well as reduce the number of mistakes, such as misunderstanding when interpreting verbal communication.

The proposed changes would be applicable to aircraft that are already carrying CVR, namely multi-engined turbine-powered aircraft configured for six or more passenger seats and for which two pilots are required by the aircraft type certificate or the requirements under which those aircraft are operated. These aircraft would require retrofit if not already compliant, that is as having updated CVR and a 10-minute RIPS. The operators impacted by the proposed amendments operate the aircraft summarized in the following table.

Size, Engine Type and Number of Passengers	Cut-in Date	Current Requirement	Proposed Requirement
Turbine-powered aeroplanes over 27 000 kg	Type certificated after September 30, 1969 and manufactured before January 1, 1987	30-minute CVR	2-hour CVR 10-minute RIPS
All aeroplanes over 5 700 kg	Manufactured after 1987 but before 2003	30-minute CVR	2-hour CVR 10-minute RIPS
All aeroplanes over 5 700 kg	Manufactured after 2002	2-hour CVR no RIPS	no change 10-minute RIPS
Helicopters over 7 000 kg	Manufactured after 2002	2-hour CVR no RIPS	no change 10-minute RIPS

Taille, type de moteur et nombre de passagers	Date butoir	Exigence actuelle	Exigence proposée
Avions à turbomoteurs de plus de 27 000 kg	Ayant reçu une certification de type après le 30 septembre 1969 et fabriqués avant le 1 ^{er} janvier 1987	CVR 30 minutes	CVR 120 minutes RIPS 10 minutes
Tous les avions de plus de 5 700 kg	Fabriqués après 1987 mais avant 2003	CVR 30 minutes	CVR 120 minutes RIPS 10 minutes
Tous les avions de plus de 5 700 kg	Fabriqués après 2002	CVR 120 minutes sans RIPS	aucun changement RIPS 10 minutes
Hélicoptères de plus de 7 000 kg	Fabriqués après 2002	CVR 120 minutes sans RIPS	aucun changement RIPS 10 minutes

Description

Les modifications proposées visent à accroître la durée de l'enregistrement des données consignées dans le CVR en :

- augmentant de 30 à 120 minutes la durée d'enregistrement des données consignées dans le CVR pour tous les aéronefs assujettis aux normes de l'OACI (décrites ci-après);
- exigeant une RIPS dédiée pouvant alimenter le CVR et le microphone du poste de pilotage pendant 10 minutes lorsque les sources d'alimentation électrique normales de l'appareil sont interrompues;
- exigeant que les communications entre le pilote et le contrôleur soient enregistrées par le CVR si le matériel de communication par liaison de données est déjà installé. Cet équipement sert à diminuer la congestion des fréquences de communication vocale, en plus de réduire le nombre d'erreurs, comme les malentendus, lors de l'interprétation des communications vocales.

Les modifications proposées ne toucheraient que les aéronefs qui sont déjà équipés d'un CVR, notamment les aéronefs multimoteurs à turbomoteurs configurés pour six sièges passagers ou plus, et pour lesquels le certificat de type de l'aéronef, ou les exigences en vertu desquelles l'aéronef est utilisé, exigent la présence de deux pilotes. Ces aéronefs nécessiteraient une mise à niveau s'ils ne sont pas déjà conformes, c'est-à-dire munis de CVR à jour et de RIPS de 10 minutes. Les exploitants touchés par les modifications proposées exploitent les aéronefs décrits dans le tableau ci-dessous.

In addition, the proposed amendments would clarify that a functioning CVR is required for a multi-engined turbine-powered aircraft that is configured for six or more passenger seats that is operated by more than one pilot. This category of aeroplane can be operated with one pilot if authorized as part of the certification process, provided an autopilot is functioning. In instances where the autopilot is not functioning, two pilots must operate the aeroplane, thus a CVR is required to capture the conversations in the cockpit. The proposed amendments would allow operations without a functioning CVR for a period of 45 days while the auto-pilot is being repaired. Past that date, if the operator wishes to continue operations with two pilots, a functioning CVR would be required.

The operators impacted by the proposed amendments would have four years from the publication date of these new requirements in the *Canada Gazette*, Part II, to comply. The four-year compliance time would allow operators to plan for the expense of updating the CVRs and the aircraft retrofit schedules.

This four-year compliance time necessitates that the proposed Regulations be written in a way that clearly distinguishes the current CVR requirements (sections 1, 2 and 4 of the proposed amendments) from those to be in force in four years (sections 3, 5 and 6 of the proposed amendments).

A new section 605.34, *Cockpit Voice Recorder*, would be introduced to separate the CVR requirements from the flight data recorder (FDR) requirements, which will remain unchanged. An FDR records aircraft performance data as well as aircraft systems data (including the control and actuator positions, engine information and time of day) throughout the flight, while the CVR records sound, namely the voices in the cockpit.

Regulatory and non-regulatory options considered

During a 2012 risk assessment conducted by Transport Canada, a non-regulatory option was considered due to the fact that the benefits of reduced accident investigation time are indirect and contingent upon the implementation of a TSB safety finding that may result from a longer CVR recording duration. The non-regulatory option included educational and promotional campaigns targeted to the aeronautical community in order to promote the installation of cockpit voice recorders. Essentially, industry would be asked to review their own aircraft and implement changes needed to comply with ICAO standards without direct Transport Canada involvement.

En outre, les modifications proposées établiraient clairement qu'un CVR en état de fonctionnement est obligatoire pour un aéronef multimoteur à turbomoteurs dont la configuration prévoit au moins six sièges passagers, avec deux pilotes aux commandes. Cette catégorie d'aéronef peut être exploitée avec un seul pilote si cela a été approuvé dans le cadre du processus de certification, pourvu que le système de pilotage automatique soit en état de fonctionnement. Dans les cas où le pilote automatique ne fonctionne pas, deux pilotes doivent être aux commandes, ce qui signifie que le CVR est obligatoire afin d'enregistrer les conversations dans le poste de pilotage. Les modifications proposées permettraient l'exploitation sans CVR en état de fonctionnement pour une période de 45 jours pendant que le système de pilotage automatique se fait réparer. Si l'exploitant désire poursuivre l'exploitation avec deux pilotes au-delà de cette période, un CVR en état de fonctionnement serait nécessaire.

Les exploitants concernés par les modifications proposées auraient quatre ans, à compter de la date de publication des nouvelles exigences dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, pour se conformer. Cette période de conformité de quatre ans vise à permettre aux exploitants de planifier les coûts de modernisation des CVR et le calendrier de la mise à niveau des aéronefs.

Cette période de quatre ans fait en sorte que la réglementation proposée doit être rédigée de façon à établir clairement la distinction entre les exigences actuelles en matière de CVR (articles 1, 2 et 4 des modifications proposées) et celles qui entreraient en vigueur dans quatre ans (articles 3, 5 et 6 des modifications proposées).

Un nouvel article 605.34 intitulé *Enregistreur de la parole dans le poste de pilotage* serait élaboré afin de séparer les exigences en matière de CVR et celles de l'enregistreur de données de vol (FDR) qui ne seraient pas modifiées. Le FDR enregistre les données de performance de l'aéronef (y compris le positionnement des contrôles et actionneurs, des données du moteur et l'heure) au cours du vol, tandis que le CVR enregistre le son, notamment les conversations dans le poste de pilotage.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Dans le cadre d'une évaluation des risques menée en 2012 par Transports Canada, une option non réglementaire a été examinée, puisque les avantages découlant d'une réduction du temps d'enquête à la suite d'un accident seraient indirects et dépendraient de la mise en œuvre d'une constatation du BST sur le plan de la sécurité qui pourrait découler d'enregistrements plus longs tirés du CVR. L'option non réglementaire comprenait des campagnes de promotion et de sensibilisation auprès de la collectivité aéronautique afin de promouvoir l'installation d'enregistreurs de la parole dans les postes de pilotage. Dans les faits, on demanderait à l'industrie d'examiner ses

Transport Canada could issue advisory material on ICAO requirements related to cockpit voice recorders. This non-regulatory risk control option was rejected due to the fact that it scored low in the following categories: promoting public confidence in the safety and security of Canada's transportation system; promoting economic efficiency, accessibility, and sustainability of the national transportation system; and promoting stakeholder satisfaction and the principles of shared commitment and partnerships with industry.

The ICAO recommendations were considered as a regulatory option that would increase the applicable aircraft population to include commercial aeroplanes and small helicopters.

The result of the 2012 risk assessment was that for in-service aircraft, Transport Canada should adopt the minimum standards for CVR requirements, but not the ICAO recommendations because the benefits of these were not clear and because of stakeholder feedback. Therefore, following the recommendations of the risk assessment, to align with ICAO minimum standards and not the ICAO recommendations, which are recommendations only, the original proposed aircraft applicability would need to be reduced. The proposed amendments would not apply to turbine-engine aeroplanes with a maximum certificated take-off weight between 5 700 kg and 27 000 kg, manufactured before January 1, 1987, and the existing fleet of non-transport helicopters.

The proposed regulatory amendments would apply to Canadian commuter and transport category aeroplanes, transport category helicopters of 7 000 kg (15 400 pounds) or more, and multi-engined turbine-powered aeroplanes configured for six or more passenger seats and for which more than one pilot is required by the aeroplane type certificate or by the subpart of the CARs under which the aeroplane is operated. This last category includes some normal category airplanes because of the seating capacity. Normal category aeroplanes include a passenger seating capacity of nine or less.

Benefits and costs

Transport Canada has assessed the benefits of these proposed amendments as being qualitative. Indirect safety benefits could result from findings by the TSB following an accident involving an aircraft equipped with an updated CVR that may not have been found otherwise. The resulting indirect safety benefits could lead to aircraft, airport and/or operational improvements.

propres aéronefs et d'apporter les modifications nécessaires afin de se conformer aux normes de l'OACI sans l'intervention directe de Transports Canada. Transports Canada pourrait publier du matériel d'information sur les exigences de l'OACI relatives aux enregistreurs de la parole dans les postes de pilotage. La solution de rechange non réglementaire liée au contrôle des risques a été écartée parce qu'elle a obtenu une faible cote dans les catégories suivantes : contribuer à la confiance du public dans la sûreté et la sécurité du réseau de transport du Canada; favoriser l'efficacité économique, l'accessibilité et la viabilité du Réseau national des transports; accentuer la satisfaction des intervenants, ainsi que les principes d'engagement commun et de partenariat avec l'industrie.

Les recommandations de l'OACI ont été envisagées en tant que solutions de rechange réglementaires qui augmenteraient le nombre d'aéronefs visés en incluant les avions commerciaux et les petits hélicoptères.

À la suite de l'évaluation des risques menée en 2012, on recommandait à Transports Canada d'adopter les normes minimales sur le plan des exigences liées aux CVR pour les aéronefs en service, mais pas les recommandations de l'OACI en raison de la rétroaction des intervenants et du manque de clarté des avantages. Selon les recommandations tirées de l'évaluation des risques, afin d'assurer l'harmonisation avec les normes minimales de l'OACI et non leurs recommandations, qui ne sont que des recommandations, il faudrait limiter l'applicabilité initiale prévue aux aéronefs. Les modifications proposées ne s'appliqueraient pas aux avions à turbomoteurs d'une masse maximale homologuée au décollage d'entre 5 700 kg et 27 000 kg fabriqués avant le 1^{er} janvier 1987 et à la flotte existante d'hélicoptères autres que ceux de catégorie transport.

Les recommandations réglementaires proposées s'appliqueraient aux avions canadiens des catégories navette et transport, aux hélicoptères dans la catégorie transport d'au moins 7 000 kg (15 400 livres) et aux avions multimoteurs à turbomoteurs dont la configuration prévoit au moins six sièges passagers et pour lesquels plus d'un pilote est requis en vertu du certificat de type d'avion ou de la sous-partie du RAC selon laquelle l'avion est exploité. Cette dernière catégorie inclut des avions de catégorie normale à cause du nombre de places assises. Les avions de catégorie « normale » peuvent accueillir jusqu'à neuf passagers.

Avantages et coûts

Transports Canada a évalué les avantages des modifications proposées comme étant qualitatifs. Les conclusions du BST suivant un accident impliquant un avion muni d'un CVR modernisé pourraient entraîner des avantages indirects en matière de sécurité qui n'auraient peut-être pas été possibles autrement. Les avantages en matière de sécurité en découlant pourraient inclure des améliorations aux aéronefs, aux aéroports et au fonctionnement opérationnel.

Aircraft installers in Canada would benefit from increased business as a result of the applicable aircraft needing new equipment.

Cost savings may be possible to the TSB if an accident investigation were to take less time due to the proposed CVR and RIPS improvements, and if fewer accidents occur as the result of safety improvements made possible by the new requirements.

International trade (exports and imports) of used aircraft could be facilitated since the regulations would be harmonized with those of the United States.

Costs

The costs are estimated at \$27.1 million in present value (PV) over a 10-year period, with an annualized value of \$3.8 million (approximately, based on a 7% discount rate over 10 years). These costs are based on the implementation for 996 affected aircraft over a 4-year period (249 per year over the 4 years). Therefore, the total industry costs in the first 4 years of implementation would be approximately \$7.5 million per year.

It is estimated that the cost for a CVR installation (cost of unit and installation fees) is \$30,000 per aircraft. It is assumed that the aircraft owners/operators will install the CVRs that have integrated RIPS. These cost estimates were generated from feedback of one large Canadian manufacturer that is also an air operator. Since both Canada and the United States adopted updated CVR standards for new aeroplane designs in 2003, approximately 85% of the 1 526 or so large aeroplanes in operation in Canada already have updated CVRs. The estimate per aircraft includes the administrative burden of submitting the certification request to Transport Canada.

The aircraft population, as obtained from Transport Canada's aircraft database, consists of 941 aeroplanes manufactured after 1986 with an MCTOW of over 5 700 kg (12 500 pounds), 16 aeroplanes manufactured before 1987 with an MCTOW of 27 000 kg or more, and 39 helicopters over 7 000 kg (15 432 pounds).

Les installateurs d'appareillage de bord au Canada bénéficieraient de l'accroissement des activités de modernisation des aéronefs ayant besoin du nouvel équipement.

Une diminution des coûts engendrés par le BST serait possible dans le cas où l'enquête sur un accident prendrait moins de temps en raison des améliorations proposées aux CVR et aux RIPS, et si moins d'accidents survenaient à la suite des améliorations à la sécurité rendues possibles grâce aux nouvelles exigences.

Le commerce international (exportations et importations) d'aéronefs usagés pourrait être facilité, car la réglementation serait harmonisée avec celle des États-Unis.

Coûts

Les coûts s'élèveraient à 27,1 M\$ (valeur actualisée) sur une période de 10 ans et à une valeur annualisée de 3,8 M\$ (d'une manière approximative avec un taux d'actualisation de 7 % sur 10 ans). Ces coûts se fondent sur une mise en œuvre dans les 996 aéronefs visés sur une période de 4 ans (249 par année au cours des 4 années). Par conséquent, les coûts totaux pour l'industrie au cours des 4 premières années de la mise en œuvre seraient d'environ 7,5 M\$ par année.

Il est estimé que le coût pour l'installation d'un CVR serait de 30 000 \$ (frais d'installation inclus) par avion. Il est aussi prévu que les exploitants ou propriétaires des aéronefs installeraient des CVR avec une RIPS intégrée. Les prévisions des coûts ont été établies grâce à une rétroaction avec un grand fabricant canadien, qui est également un exploitant. Étant donné que le Canada et les États-Unis ont adopté en 2003 des normes mises à jour sur les CVR pour la conception de nouveaux avions, environ 85 % des quelque 1 526 gros avions en service au Canada sont déjà munis de CVR modernisés. L'estimation par aéronef inclut le fardeau administratif de présenter une demande d'accréditation à Transports Canada.

Le nombre d'aéronefs, extrait de la base de données sur les aéronefs de Transports Canada, comprend 941 avions fabriqués après 1986 dont la MMHD est supérieure à 5 700 kg (12 500 livres), 16 avions fabriqués avant 1987 dont la MMHD est d'au moins 27 000 kg, et 39 hélicoptères de plus de 7 000 kg (15 432 livres).

Size, Engine Type and Number of Passengers	Cut-in Date	Current Requirement	Proposed Requirement	Estimated Population of Aircraft Impacted
Turbine-powered aeroplanes over 27 000 kg	Type certificated after September 30, 1969, and manufactured before January 1, 1987	30-minute CVR	2-hour CVR	16
All aeroplanes over 5 700 kg	Manufactured after 1987 but before 2003	30-minute CVR	2-hour CVR	1 526 minus 85% that are already compliant and those manufactured after 2002 = 941
All aeroplanes over 5 700 kg	Manufactured after 2002	2-hour CVR No RIPS	No change 10-minute RIPS	
Helicopters over 7 000 kg	Manufactured after 2002	2-hour CVR No RIPS	No change 10-minute RIPS	

Taille, type de moteur et nombre de passagers	Date butoir	Exigence actuelle	Exigence proposée	Nombre estimé d'aéronefs touchés
Avions à turbomoteurs de plus de 27 000 kg	Ayant reçu une certification de type après le 30 septembre 1969 et fabriqués avant le 1 ^{er} janvier 1987	CVR 30 minutes	CVR 120 minutes	16
Tous les avions de plus de 5 700 kg	Fabriqués après 1987 mais avant 2003	CVR 30 minutes	CVR 120 minutes	1 536 moins les 85 % qui sont déjà conformes et ceux fabriqués après 2002 = 941
Tous les avions de plus de 5 700 kg	Fabriqués après 2002	CVR 120 minutes Sans RIPS	Aucun changement RIPS 10 minutes	
Hélicoptères de plus de 7 000 kg	Fabriqués après 2002	CVR 120 minutes Sans RIPS	Aucun changement RIPS 10 minutes	

Cost-benefit statement¹

		Base Year: 2017	2018 to 2020	2022–2026	Total (PV)	Annualized Average
A. Quantified impacts (2016 price level / constant dollars)						
Benefits	By stakeholder	N/A	—	N/A	N/A	N/A
Costs	Aircraft operators ²	\$7.5 million	\$7.5 million	0	\$27.1 million	\$3.8 million
Net benefits: N/A						
B. Qualitative impacts						
A positive qualitative impact is the increased ability of the TSB to make safety findings.						

¹ The time period used for the analysis is 10 years with a discount rate of 7%.

² The costs are for all 160 operators (for their 996 affected aircraft), which would have their CVR equipment installed over a four-year period.

Énoncé des coûts et avantages¹

		Année de base : 2017	De 2018 jusqu'à 2020	De 2022 à 2026	Totaux (VA)	Moyenne annualisée
A. Incidences quantifiées (niveau des prix 2016 / en dollars constants)						
Avantages	Par intervenant	S.O.	—	S.O.	S.O.	S.O.
Coûts	Exploitants d'aéronefs ²	7,5 M\$	7,5 M\$	0	27,1 M\$	3,8 M\$
Avantages nets S.O.						
B. Incidences qualitatives						
Une incidence qualitative positive signifie la capacité accrue du BST à tirer des conclusions en matière de sécurité.						

¹ Le délai prévu pour l'analyse est de 10 ans avec un taux d'actualisation de 7 %.

² Les coûts englobent les 160 exploitants (des 996 aéronefs visés) qui prévoient l'installation des dispositifs CVR sur une période de quatre ans.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule applies since the proposed Regulations will require the operator to submit a certification request to Transport Canada for approval of the installation of the CVR/RIPS equipment. The certification request estimate can be calculated as one hour of a manager's time per aircraft type operated by the business since the certification would be approved for all of the aircraft of the same

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique, car le règlement proposé exigera de l'exploitant qu'il présente une demande d'accréditation à Transports Canada pour faire approuver l'installation du CVR ou de la RIPS. La prévision du coût d'une demande d'accréditation peut être calculée comme étant une heure du temps d'un gestionnaire par type d'aéronef exploité par l'entreprise, puisque la certification est

type within the individual operator's fleet. It is assumed that four requests would be made by 26 large businesses and two requests would be made by each of the 134 small businesses that have been identified as such. The administrative burden is estimated with a present value over 10 years and a 7% discount rate, as \$16,673. The average annualized administrative costs are \$13 per small business and \$22 per large business, or a total of \$1,693.

Small business lens

Transport Canada estimates that the proposed Regulations may impact 134 air operators that could be considered small businesses in Canada, out of the estimated 160 businesses to which the proposed regulatory amendments could apply. A small business is defined as having gross annual revenues of between \$30,000 and \$5 million and fewer than 100 employees.

Transport Canada identified one third of the possible small businesses by accessing publicly available information (e.g. information online). The remaining two thirds of the possible small businesses were identified through Transport Canada's knowledge of the industry. Most of the companies that are considered large as per the small business lens definition are CAR Subpart 705 — *Airline Operations* operators or companies that are subsidiaries of a Canadian parent company or international company. In addition, many of these offer various services, including maintenance and hospitality.

The 134 estimated small businesses operate 313 out of the 996 estimated aircraft that would require a new CVR. The small businesses represent approximately 79% of the businesses impacted by these proposed changes and are shouldering 31% of the costs. The average annualized cost per operator is \$9,000 over 10 years, assuming that each operator has an average of 2 or 3 aircraft each and that the proposed regulatory amendments come into force within 4 years of final publication.

A 6-year implementation time frame has been considered by Transport Canada in order to provide economic relief for those small businesses. The results of this analysis are shown below. The 6-year time frame was considered based on the fact that some aircraft have a comprehensive maintenance check every 6 years, at which time the CVR could be installed. If the proposed regulatory amendments were to come into effect within 6 years of final publication, the average annualized cost per operator would be \$6,000 over 10 years, assuming that each operator has an average of 2 or 3 aircraft each and that compliance is met within 6 years of the publication of the amendment. However,

approuvée pour tous les appareils du même type faisant partie de la flotte de chaque exploitant. Il est prévu que quatre demandes seraient reçues de la part de chacune des 26 grandes entreprises et deux demandes par chacune des 134 petites entreprises identifiées. Le fardeau administratif, selon la valeur actualisée sur une période de 10 ans et un taux d'actualisation de 7 %, est estimé à 16 673 \$. Les frais d'administration moyens annualisés sont de 13 \$ par petite entreprise et de 22 \$ pour les grandes entreprises, soit un total de 1 693 \$.

Lentille des petites entreprises

Selon Transports Canada, le projet de règlement pourrait toucher 134 exploitants aériens que l'on pourrait qualifier de petites entreprises au Canada sur les quelque 160 entreprises qui pourraient être visées par les modifications proposées au Règlement. Une petite entreprise s'entend de toute entreprise dont les revenus bruts annuels sont compris entre 30 000 \$ et 5 M\$ et qui compte moins de 100 employés.

Transports Canada a établi un tiers des petites entreprises possibles en accédant à des informations du domaine public (par exemple l'information en ligne). Les deux tiers restants des petites entreprises possibles ont été établies grâce aux connaissances de l'industrie de Transports Canada. La majorité des entreprises, considérées comme étant de grandes entreprises selon la lentille des petites entreprises, sont des exploitants régis par la sous-partie 705 du RAC — *Exploitation d'une entreprise de transport aérien*, ou une société qui est la filiale d'une société mère canadienne ou d'une société internationale. De plus, beaucoup d'entre elles offrent divers services, y compris l'entretien et l'accueil.

Les 134 petites entreprises estimées exploitent 313 des 996 aéronefs prévus qui devraient être munis de nouveaux CVR. Les petites entreprises représentent environ 79 % des entreprises possiblement touchées par les modifications proposées et assument 31 % des coûts. Le coût moyen annualisé pour chaque exploitant est de 9 000 \$ sur 10 ans en partant du principe que chaque exploitant possède en moyenne 2 ou 3 aéronefs et que les propositions de modifications au Règlement entreraient en vigueur dans les 4 ans suivant leur publication finale.

Transports Canada a examiné un calendrier de mise en œuvre s'étalant sur 6 ans dans le but d'alléger l'impact économique sur les petites entreprises. Les résultats de cette analyse sont présentés ci-dessous. Le calendrier de mise en œuvre s'étalant sur 6 ans a été envisagé sur la base que certains aéronefs subissent un entretien complet tous les 6 ans, moment auquel les CVR pourraient être installés. Si les propositions de modifications au Règlement devaient entrer en vigueur dans les 6 ans suivant leur publication finale, le coût moyen annualisé pour chaque exploitant serait de 6 000 \$ sur 10 ans, en partant du principe que chaque exploitant possède en moyenne 2 ou

Transport Canada believes that a 4-year implementation time frame is acceptable, given that other maintenance work would likely be done on the applicable aircraft within 4 years and a CVR could be installed at that time, and that the Federal Aviation Administration has already set a precedent of 4 years. Moreover, the cost of a CVR and installation is a fraction of the cost of maintaining the aircraft over its lifecycle. Depending on the model of aircraft, some engine overhauls can cost \$250,000 to \$2.1 million.

Transport Canada did not retain a six-year implementation time frame as a flexible option since ICAO and the international aviation community have been looking at piecemeal changes since 2001 (i.e. for new aircraft designs). A six-year delay from a possible *Canada Gazette*, Part II, publication date would represent an unacceptable time delay for implementation given the relatively small cost relief the flexibility option would lend.

Regulatory flexibility analysis statement

The initial option has an implementation (compliance) time frame of four years whereas the flexibility option has an implementation (compliance) time frame of six years.

3 aéronefs et que la conformité est atteinte dans les 6 ans suivant la publication des modifications. Néanmoins, Transports Canada croit qu'un calendrier de mise en œuvre s'étalant sur 4 ans est acceptable, étant donné qu'il est probable que d'autres travaux d'entretien soient requis sur les aéronefs visés dans les 4 ans. L'installation du CVR pourrait également être effectuée à ce moment. De plus, la Federal Aviation Administration a déjà établi un précédent de 4 ans. En outre, le coût du CVR et son installation ne représentent qu'une fraction du coût de l'entretien d'un aéronef sur tout son cycle de service. Selon le modèle de l'aéronef, la révision d'un moteur peut coûter entre 250 000 \$ et 2,1 M\$.

Transports Canada n'a pas retenu le calendrier de mise en œuvre sur six ans comme étant une option souple puisque l'OACI ainsi que la collectivité aérienne internationale considèrent les modifications à la pièce depuis 2001 (par exemple la conception de nouveaux appareils). Un délai de six ans depuis la date possible de publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada* représenterait un délai inacceptable pour la mise en œuvre, compte tenu du faible allègement des coûts que cette option offrirait.

Énoncé d'analyse de flexibilité réglementaire

L'option initiale consiste en un calendrier de mise en œuvre (conformité) sur quatre ans et l'option souple consiste en un calendrier de mise en œuvre (conformité) sur six ans.

	Initial Option		Flexible Option	
	Annualized average (\$)	Present value (\$)	Annualized average (\$)	Present value (\$)
Short description	All businesses have the same compliance time.		Small businesses have two extra years to comply.	
Number of small businesses impacted	134		134	
Compliance costs (itemize if appropriate)	1.2 million	8.5 million	0.8 million	5.7 million
Administrative costs (itemize if appropriate)	N/A	N/A	N/A	N/A
Total costs (all small businesses)	1.2 million	8.5 million	0.8 million	5.7 million
Total cost per small business	9,000	63,000	6,000	42,000
Risk considerations	The distribution of aircraft requiring the proposed CVR and RIPS among small businesses is not even.		The distribution of aircraft requiring the proposed CVR and RIPS among small businesses is not even.	

- Notes: 1. Costs have been estimated using the Standard Cost Model. Detailed calculations are available upon request.
2. The time period of the analysis is 10 years. The price of the CVR and RIPS installation is \$30,000 per aircraft in 2016 Canadian dollars.

	Option initiale		Option souple	
Brève description	Toutes les entreprises ont le même délai d'exécution.		Les petites entreprises ont deux années supplémentaires pour se conformer.	
Nombre de petites entreprises touchées	134		134	
	Moyenne annualisée (\$)	Valeur actuelle (\$)	Moyenne annualisée (\$)	Valeur actuelle (\$)
Coûts d'observation (ventilation si nécessaire)	1,2 M\$	8,5 M\$	0,8 M\$	5,7 M\$
Frais d'administration (ventilation si nécessaire)	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Coûts totaux (toutes les petites entreprises)	1,2 M\$	8,5 M\$	0,8 M\$	5,7 M\$
Coût total par petite entreprise	9 000	63 000	6 000	42 000
Facteurs de risque	La répartition des aéronefs nécessitant les CVR et RIPS parmi les petites entreprises n'est pas homogène.		La répartition des aéronefs nécessitant les CVR et RIPS parmi les petites entreprises n'est pas homogène.	

- Remarques :
1. Les coûts ont été estimés à l'aide de la méthode de calcul des coûts standard. Des calculs détaillés sont disponibles sur demande.
 2. Le laps de temps de l'analyse est de 10 ans. Les frais d'installation d'un CVR et d'une RIPS sont de 30 000 \$ par aéronef en dollars canadiens de 2016.

Consultation

Members of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) were consulted on the proposed regulatory amendments through a Notice of Proposed Amendment in the fall of 2011. In light of the feedback received from the CARAC members, the risk assessment was conducted early in 2012. The focus of the risk assessment was to determine the scope and thus the population of aircraft subject to the proposed requirements taking into consideration the fact that the ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) include a standard that requires a two-hour CVR for existing large commercial aeroplanes and helicopters and a recommended practice to include a broader population of commercial aeroplanes and small helicopters.

There was low opposition during the 2012 risk assessment meetings from the stakeholders in attendance which included representatives from Transport Canada, the Air Canada Pilots Association, the Helicopter Association of Canada (HAC), the Association québécoise du transport aérien, the Air Transport Association of Canada, the Transportation Safety Board of Canada and the Aerospace Industries Association of Canada. However, the HAC did express a concern with the economic burden of CVR enhancements on non-transport helicopters and stated that the proposed risk mitigating features such as longer CVR recording times are unnecessary due to the shorter flying times for non-transport helicopters. These comments were taken into consideration, and the proposed

Consultation

Les membres du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) ont été consultés par rapport aux propositions de modifications au Règlement au moyen d'un Avis de proposition de modification à l'automne 2011. À la lumière de la rétroaction obtenue des membres du CCRAC, une évaluation des risques a été menée au début de 2012. L'évaluation des risques avait pour but premier de déterminer la portée et aussi le nombre d'aéronefs assujettis aux exigences proposées en tenant compte du fait que les normes et pratiques recommandées internationales (SARPS) de l'OACI incluent une disposition qui exige un CVR de 120 minutes pour les grands avions commerciaux et hélicoptères, et une pratique recommandée visant à inclure un nombre toujours grandissant d'aéronefs commerciaux et de petits hélicoptères.

Les réunions portant sur l'évaluation des risques en 2012 ont permis de constater une faible opposition et comprenaient des représentants de Transports Canada, de l'Association des pilotes d'Air Canada, de la Helicopter Association of Canada (HAC), de l'Association québécoise du transport aérien, de l'Association du transport aérien du Canada, du Bureau de la sécurité des transports du Canada et de l'Association des industries aérospatiales du Canada. Toutefois, la HAC s'est dite préoccupée par le fardeau économique de la modernisation des CVR pour les hélicoptères autres que dans la catégorie transport et a indiqué que les caractéristiques d'atténuation des risques proposées, comme le prolongement de la durée d'enregistrement des CVR, ne sont pas nécessaires en raison des

regulatory amendments do not include non-transport helicopters.

The Northern Air Transport Association (NATA) expressed a concern regarding the retrofit time for the smaller operators and requested that retrofit requirements be phased in by operating type. Transport Canada is of the view that to deviate from the four-year time frame the FAA has already codified is not warranted due to the now readily available CVR installation designs and parts. No further comments were made by NATA.

Transport Canada has informed CARAC members on the progress of these proposed amendments at the CARAC plenary meeting, held on December 13, 2016. Furthermore, the Department has used any opportunity, when meeting with organizations representing the operators impacted by these proposed amendments, to confirm the status of this initiative, thus offering an additional opportunity for stakeholders to provide input on this proposal.

Rationale

The costs of \$30,000 per CVR/RIPS unit and installation may be an overestimate for some types of aeroplanes. Bombardier has estimated that for their jet aeroplanes, the CVR/RIPS installations costs may vary between \$26,500 and \$35,000. These estimates do not take into account the availability of combined CVR/RIPS units. The CVR/RIPS installation costs of smaller six-passenger aeroplanes for instance are assumed to be less than for larger jets.

Regulatory cooperation

By mandating the upgrading of CVRs and RIPS to those remaining non-compliant aircraft, Canada would meet its obligations as a member of ICAO. The proposed Regulations would also minimize regulatory differences by harmonizing the CARs with the Federal Aviation Administration (FAA) standards in Title 14 of the United States *Code of Federal Regulations*. The proposed Regulations go beyond the current requirements from the FAA by requiring retrofitting of RIPS four years after the publication of these proposed amendments in the *Canada Gazette*, Part II. This proposal takes into account the current state of the art of the industry that is dominated by combined CVR-RIPS units.

Implementation, enforcement and service standards

The proposed implementation time frame is four years from the publication of the proposed Regulations in the *Canada Gazette*, Part II. Oversight will be incorporated into the existing surveillance plans. These amendments

temps de vol plus courts pour ces hélicoptères. Les commentaires ont été pris en compte et les propositions de modifications au Règlement excluent les hélicoptères autres que dans la catégorie transport.

La Northern Air Transport Association (NATA) a fait part d'une inquiétude par rapport au temps consacré par les petits exploitants à la modernisation et a demandé à ce que les exigences de modernisation soient mises en œuvre progressivement selon le type d'exploitation. Transports Canada est d'avis que s'écarter du calendrier de quatre ans de la FAA ne serait pas justifié puisque les pièces et les dispositifs requis pour l'installation des CVR sont déjà disponibles. La NATA n'a formulé aucun autre commentaire.

Transports Canada a informé les membres du CCRAC des progrès de ces propositions de modification lors de la séance plénière du CCRAC du 13 décembre 2016. De plus, le Ministère a profité de toutes les occasions, dans ses rencontres avec les organismes touchés par les propositions de modification, pour confirmer le statut de cette initiative, offrant par la même occasion aux intervenants de faire des commentaires sur la proposition.

Justification

Le coût de 30 000 \$ par CVR et RIPS incluant l'installation pourrait être surestimé pour certains types d'aéronefs. Bombardier a estimé que les coûts d'installation de CVR et de RIPS dans leurs avions à réaction varieraient entre 26 500 \$ et 35 000 \$. Ces chiffres ne tiennent pas compte de la disponibilité des CVR et des RIPS combinés. Les coûts d'installation des CVR et des RIPS dans les petits avions pour six passagers par exemple devraient être moindres que pour les avions à réaction plus gros.

Coopération en matière de réglementation

En rendant obligatoire la modernisation des CVR et des RIPS dans les aéronefs non conformes, le Canada respecterait ses obligations à titre de membre de l'OACI. Le règlement proposé permettrait également de réduire au minimum les différences en matière de réglementation en harmonisant le RAC avec les normes de la FAA au règlement 14 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis. Les dispositions réglementaires proposées vont au-delà des exigences actuelles de la FAA en ce qu'elles exigent la modernisation des RIPS quatre ans après la publication des propositions de modification dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Cette proposition tient compte de l'état actuel de la technologie utilisée par l'industrie qui est dominée par les unités combinées CVR/RIPS.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le calendrier de mise en œuvre proposé s'étale sur quatre ans à compter de la date de publication du règlement proposé dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Un contrôle sera intégré dans les plans de surveillance existants. Les

would be enforced through the assessment of monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, and carrying a maximum fine of \$3,000 for individuals and \$15,000 for corporations; through suspension or cancellation of a Canadian aviation document; or through judicial action introduced by way of summary conviction, as per section 7.3 of the *Aeronautics Act*.

contrevenants aux dispositions proposées seront assujettis à des sanctions pécuniaires imposées en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, qui fixent le montant maximal de l'amende à 3 000 \$ dans le cas des personnes physiques et à 15 000 \$ dans le cas des personnes morales, à la suspension ou à l'annulation d'un document d'aviation canadien ou à une poursuite judiciaire introduite par voie de déclaration de culpabilité par procédure sommaire, conformément à l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Contact

Chief
Regulatory Affairs (AARBH)
Civil Aviation
Safety and Security Group
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-993-7284 or 1-800-305-2059
Fax: 613-990-1198
Website: www.tc.gc.ca

Personne-ressource

Chef
Affaires réglementaires (AARBH)
Aviation civile
Groupe de la sécurité et de la sûreté
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-993-7284 ou 1-800-305-2059
Télécopieur : 613-990-1198
Site Web : www.tc.gc.ca

Appendix A: Small Business Lens Checklist

1. Name of the sponsoring regulatory organization:

Department of Transport

2. Title of the regulatory proposal:

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VI – Flight Data Recorder and Cockpit Voice Recorder)

3. Is the checklist submitted with a RIAS for the *Canada Gazette*, Part I or Part II?

Canada Gazette, Part I

Canada Gazette, Part II

A. Small business regulatory design

I	Communication and transparency	Yes	No	N/A
1.	Are the proposed Regulations or requirements easily understandable in everyday language?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	Is there a clear connection between the requirements and the purpose (or intent) of the proposed Regulations?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	Will there be an implementation plan that includes communications and compliance promotion activities, that informs small business of a regulatory change and guides them on how to comply with it (e.g. information sessions, sample assessments, toolkits, websites)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Communication is made through Transport Canada's CARAC process in which industry associations are informed who in turn inform their members.				
4.	If new forms, reports or processes are introduced, are they consistent in appearance and format with other relevant government forms, reports or processes?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
No new forms are being introduced. The impacted businesses are familiar with the process leading to the issuance of a supplemental type certificate (STC).				

II	Simplification and streamlining	Yes	No	N/A
1.	Will streamlined processes be put in place (e.g. through BizPaL, Canada Border Services Agency single window) to collect information from small businesses where possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
No information will be collected; the compliance check will be made through TC's regular surveillance program.				
2.	Have opportunities to align with other obligations imposed on business by federal, provincial, municipal or international or multinational regulatory bodies been assessed?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	Has the impact of the proposed Regulations on international or interprovincial trade been assessed?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The sale of used aircraft internationally would not depend on whether or not it is equipped with an updated CVR; however, with the ICAO harmonization, it could be stated that trade would not be impeded.				
4.	If the data or information, other than personal information, required to comply with the proposed Regulations is already collected by another department or jurisdiction, will this information be obtained from that department or jurisdiction instead of requesting the same information from small businesses or other stakeholders? (The collection, retention, use, disclosure and disposal of personal information are all subject to the requirements of the <i>Privacy Act</i> . Any questions with respect to compliance with the <i>Privacy Act</i> should be referred to the department's or agency's ATIP office or legal services unit.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
No other department collects aircraft equipment compliance information.				
5.	Will forms be pre-populated with information or data already available to the department to reduce the time and cost necessary to complete them? (Example: When a business completes an online application for a licence, upon entering an identifier or a name, the system pre-populates the application with the applicant's personal particulars such as contact information, date, etc. when that information is already available to the department.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
No new forms are being introduced. The impacted businesses are familiar with the STC process.				
6.	Will electronic reporting and data collection be used, including electronic validation and confirmation of receipt of reports where appropriate?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
The existing STC process is not changing.				
7.	Will reporting, if required by the proposed Regulations, be aligned with generally used business processes or international standards if possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
No reporting is required by the proposed Regulations. Compliance will be monitored as per TC's existing surveillance programs.				
8.	If additional forms are required, can they be streamlined with existing forms that must be completed for other government information requirements?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
No new forms are being introduced.				
III	Implementation, compliance and service standards	Yes	No	N/A
1.	Has consideration been given to small businesses in remote areas, with special consideration to those that do not have access to high-speed (broadband) Internet?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
The STC process is not changing. Northern airlines have raised issues as per the RIAS. Remote operators have maintenance hangars where the STC process can take place or the aircraft is moved to where their maintenance normally takes place. In terms of communication regarding the proposed Regulations, they are well served by NATA.				
2.	If regulatory authorizations (e.g. licences, permits or certifications) are introduced, will service standards addressing timeliness of decision making be developed that are inclusive of complaints about poor service?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
New regulatory authorizations are not being introduced.				
3.	Is there a clearly identified contact point or help desk for small businesses and other stakeholders?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The contact point for small businesses are TC regional offices.				

B. Regulatory flexibility analysis and reverse onus

IV	Regulatory flexibility analysis	Yes	No	N/A
1.	Does the RIAS identify at least one flexible option that has lower compliance or administrative costs for small businesses in the small business lens section? Examples of flexible options to minimize costs are as follows: <ul style="list-style-type: none"> • Longer time periods to comply with the requirements, longer transition periods or temporary exemptions; • Performance-based standards; • Partial or complete exemptions from compliance, especially for firms that have good track records (legal advice should be sought when considering such an option); • Reduced compliance costs; • Reduced fees or other charges or penalties; • Use of market incentives; • A range of options to comply with requirements, including lower-cost options; • Simplified and less frequent reporting obligations and inspections; and • Licences granted on a permanent basis or renewed less frequently. 	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
See the "Small business lens" section of the RIAS.				
2.	Does the RIAS include, as part of the Regulatory Flexibility Analysis Statement, quantified and monetized compliance and administrative costs for small businesses associated with the initial option assessed, as well as the flexible, lower-cost option?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	Does the RIAS include, as part of the Regulatory Flexibility Analysis Statement, a consideration of the risks associated with the flexible option? (Minimizing administrative or compliance costs for small business cannot be at the expense of greater health, security or safety or create environmental risks for Canadians.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.	Does the RIAS include a summary of feedback provided by small business during consultations?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
No air operator identified themselves as small business due to financial privacy or because they do not know what constitutes a small business per Treasury Board Secretariat terms. The small businesses are however represented by NATA and the HAC, which provide feedback.				
V	Reverse onus	Yes	No	N/A
1.	If the recommended option is not the lower-cost option for small business in terms of administrative or compliance costs, is a reasonable justification provided in the RIAS?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Appendice A : Liste de vérification de la lentille des petites entreprises

1. Nom de l'organisme de réglementation responsable :

Ministère des Transports

2. Titre de la proposition de réglementation :

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et VI – enregistreur de données de vol et enregistreur de la parole dans le poste de pilotage)

3. La liste de vérification est-elle soumise avec le RÉIR de la Partie I ou de la Partie II de la *Gazette du Canada*? *Gazette du Canada*, Partie I *Gazette du Canada*, Partie II

A. Conception de la réglementation pour les petites entreprises

I	Communication et transparence	Oui	Non	S.O.
1.	La réglementation ou les exigences proposées sont-elles faciles à comprendre et rédigées dans un langage simple?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	Y a-t-il un lien clair entre les exigences et l'objet principal (ou l'intention) de la réglementation proposée?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	A-t-on prévu un plan de mise en œuvre incluant des activités de communications et de promotion de la conformité destinées à informer les petites entreprises sur les changements intervenus dans la réglementation, d'une part, et à les guider sur la manière de s'y conformer, d'autre part? (par exemple séances d'information, évaluations types, boîtes à outils, sites Web)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les communications sont effectuées dans le cadre du processus CCRAC de Transports Canada qui consiste à informer les associations industrielles qui, à leur tour, informent leurs membres.				
4.	Si la proposition implique l'utilisation de nouveaux formulaires, rapports ou processus, la présentation et le format de ces derniers correspondent-ils aux autres formulaires, rapports ou processus pertinents du gouvernement?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aucun nouveau formulaire ne sera nécessaire. Les entreprises touchées connaissent le processus entourant la délivrance du certificat de type supplémentaire (STC).				
II	Simplification et rationalisation	Oui	Non	S.O.
1.	Des processus simplifiés seront-ils mis en place (en recourant par exemple au service PerLE, au guichet unique de l'Agence des services frontaliers du Canada) afin d'obtenir les données requises des petites entreprises si possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aucune donnée ne sera recueillie; la vérification de la conformité sera effectuée au moyen du programme de surveillance normal de Transports Canada.				
2.	Est-ce que les possibilités d'harmonisation avec les autres obligations imposées aux entreprises par les organismes de réglementation fédéraux, provinciaux, municipaux ou multilatéraux ou internationaux ont été évaluées?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	Est-ce que l'impact de la réglementation proposée sur le commerce international ou interprovincial a été évalué?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La vente d'aéronefs usagés à l'échelle internationale ne dépendrait pas du fait que l'aéronef soit équipé ou non d'un CVR modernisé; par contre, à la suite de l'harmonisation avec les normes de l'OACI, on peut affirmer que le commerce ne serait pas entravé.				
4.	Si les données ou les renseignements – autres que les renseignements personnels – nécessaires pour le respect de la réglementation proposée ont déjà été recueillis par un autre ministère ou une autre administration, obtiendra-t-on ces informations auprès de ces derniers, plutôt que de demander à nouveau cette même information aux petites entreprises ou aux autres intervenants? (La collecte, la conservation, l'utilisation, la divulgation et l'élimination des renseignements personnels sont toutes assujetties aux exigences de la <i>Loi sur la protection des renseignements personnels</i> . Toute question relative au respect de la <i>Loi sur la protection des renseignements personnels</i> devrait être renvoyée au bureau de l'AI/PRP ou aux services juridiques du ministère ou de l'organisme concerné.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aucun autre ministère ne recueille des données relativement à la conformité de l'équipement de bord.				
5.	Les formulaires seront-ils pré-remplis avec les renseignements ou les données déjà disponibles au ministère en vue de réduire le temps et les coûts nécessaires pour les remplir? (Par exemple, quand une entreprise remplit une demande en ligne pour un permis, en entrant un identifiant ou un nom, le système pré-remplit le formulaire avec les données personnelles telles que les coordonnées du demandeur, la date, etc. lorsque cette information est déjà disponible au ministère)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aucun nouveau formulaire ne sera nécessaire. Les entreprises touchées connaissent le processus STC.				
6.	Est-ce que les rapports et la collecte de données électroniques, notamment la validation et la confirmation électroniques de la réception de rapports, seront utilisés?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Le processus STC actuel ne sera pas modifié.				
7.	Si la réglementation proposée l'exige, est-ce que les rapports seront harmonisés selon les processus opérationnels généralement utilisés par les entreprises ou les normes internationales lorsque cela est possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Le règlement proposé n'exige aucun rapport. La vérification de la conformité sera effectuée au moyen des programmes de surveillance existants de Transports Canada.				

II	Simplification et rationalisation (suite)	Oui	Non	S.O.
8.	Si d'autres formulaires sont requis, peut-on les rationaliser en les combinant à d'autres formulaires de renseignements exigés par le gouvernement?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aucun nouveau formulaire ne sera nécessaire.				
III	Mise en œuvre, conformité et normes de service	Oui	Non	S.O.
1.	A-t-on pris en compte les petites entreprises dans les régions éloignées, en particulier celles qui n'ont pas accès à Internet haute vitesse (large bande)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Le processus STC actuel ne sera pas modifié. Des compagnies aériennes du Nord ont des préoccupations par rapport au RÉIR. Les exploitants éloignés possèdent des hangars d'entretien où le processus STC peut être effectué ou peuvent déplacer l'aéronef à l'endroit où s'effectue normalement l'entretien. En termes de communication sur le règlement proposé, ils sont bien informés par la NATA.				
2.	Si des autorisations réglementaires (par exemple licences, permis, certificats) sont instaurées, des normes de service seront-elles établies concernant la prise de décisions en temps opportun, y compris pour ce qui est des plaintes portant sur le caractère inadéquat du service?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aucune nouvelle autorisation réglementaire ne sera présentée.				
3.	Un point de contact ou un bureau de dépannage a-t-il été clairement identifié pour les petites entreprises et les autres intervenants?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les points de contact pour les petites entreprises sont les bureaux régionaux de Transports Canada.				

B. Analyse de flexibilité réglementaire et inversion de la charge de la preuve

IV	Analyse de flexibilité réglementaire	Oui	Non	S.O.
1.	Est-ce que le RÉIR comporte, dans la section relative à la lentille des petites entreprises, au moins une option flexible permettant de réduire les coûts de conformité ou les coûts administratifs assumés par les petites entreprises? Exemples d'options flexibles pour réduire les coûts : <ul style="list-style-type: none"> Allongement du délai pour se conformer aux exigences, extension des périodes de transition ou attribution d'exemptions temporaires; Recours à des normes axées sur le rendement; Octroi d'exemptions partielles ou totales de conformité, surtout pour les entreprises ayant de bons antécédents (remarque : on devrait demander un avis juridique lorsqu'on envisage une telle option); Réduction des coûts de conformité; Réduction des frais ou des autres droits ou pénalités; Utilisation d'incitatifs du marché; Recours à un éventail d'options pour se conformer aux exigences, notamment des options de réduction des coûts; Simplification des obligations de présentation de rapports et des inspections ainsi que la réduction de leur nombre; Des licences permanentes ou renouvelables moins fréquemment. 	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Consulter la section « Lentille des petites entreprises » du RÉIR.				
2.	Le RÉIR renferme-t-il, dans l'Énoncé de l'analyse de flexibilité réglementaire, les coûts administratifs et de conformité quantifiés et exprimés en valeur monétaire, auxquels feront face les petites entreprises pour l'option initiale évaluée, de même que l'option flexible (dont les coûts sont moins élevés)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	Le RÉIR comprend-il, dans l'Énoncé de l'analyse de flexibilité réglementaire, une discussion des risques associés à la mise en œuvre de l'option flexible? (La minimisation des coûts administratifs et des coûts de conformité ne doit pas se faire au détriment de la santé des Canadiens, de la sécurité ou de l'environnement du Canada.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

IV	Analyse de flexibilité réglementaire (suite)	Oui	Non	S.O.
4.	Le RÉIR comprend-il un sommaire de la rétroaction fournie par les petites entreprises pendant les consultations?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aucun des exploitants aériens ne s'est désigné comme étant une petite entreprise pour préserver la confidentialité des informations financières ou parce qu'il ne sait pas ce qui constitue une petite entreprise selon le Secrétariat du Conseil du Trésor. Par contre, les petites entreprises sont représentées par la NATA et la HAC qui leur fournissent une rétroaction.				
V	Inversion de la charge de la preuve	Oui	Non	S.O.
1.	Si l'option recommandée n'est pas l'option représentant les coûts les plus faibles pour les petites entreprises (par rapport aux coûts administratifs ou aux coûts de conformité), le RÉIR comprend-il une justification raisonnable?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to section 4.9^a and paragraphs 7.6(1)(a)^b and (b)^c of the *Aeronautics Act*^d, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VI – Flight Data Recorder and Cockpit Voice Recorder)*.

Interested persons may make written representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to the Chief, Regulatory Affairs (AARBH), Civil Aviation, Safety and Security Group, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (general inquiries — tel.: 613-993-7284 or 1-800-305-2059; fax: 613-990-1198; Internet address: <http://www.tc.gc.ca>).

Ottawa, December 14, 2017

Jurica Čapkun
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 4.9^a et des alinéas 7.6(1)a)^b et b)^c de la *Loi sur l'aéronautique*^d, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et VI – enregistreur de données de vol et enregistreur de la parole dans le poste de pilotage)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout au chef, Affaires réglementaires (AARBH), Aviation civile, Groupe de la sécurité et de la sûreté, ministère des Transports, Place de Ville, tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (renseignements généraux — tél. : 613-993-7284 ou 1-800-305-2059; téléc. : 613-990-1198; site Internet : <http://www.tc.gc.ca>).

Ottawa, le 14 décembre 2017

Le greffier adjoint du Conseil privé
Jurica Čapkun

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

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

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

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

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

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

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

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

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VI – Flight Data Recorder and Cockpit Voice Recorder)

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et VI – enregistreur de données de vol et enregistreur de la parole dans le poste de pilotage)

Amendments

1 Subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

CVR or **cockpit voice recorder** means a system that uses a combination of microphones and other analog and digital devices to record and retain the aural environment of a cockpit as well as communications to, from and between flight crew members; (*CVR* ou *enregistreur de la parole dans le poste de pilotage*)

FDR or **flight data recorder** means a digital device that uses a combination of data providers to collect and record parameters that reflect the state and performance of an aircraft; (*FDR* ou *enregistreur de données de vol*)

2 The references “Subsection 605.33(1)” to “Subsection 605.34(1)” in column I of Subpart 5 of Part VI of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations and the corresponding amounts in column II are replaced by the following:

Column I	Column II	
	Maximum Amount of Penalty (\$)	
Designated Provision	Individual	Corporation
Subsection 605.33(2)	3,000	15,000
Subsection 605.33(3)	3,000	15,000
Section 605.33.1	1,000	5,000
Subsection 605.34(2)	3,000	15,000
Subsection 605.34(3)	3,000	15,000
Subsection 605.34(5)	3,000	15,000
Subsection 605.34.1(1)	1,000	5,000
Section 605.34.2	1,000	5,000

Modifications

1 Le paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

CVR ou **enregistreur de la parole dans le poste de pilotage** Système qui utilise une combinaison de microphones et d'autres dispositifs analogiques et numériques pour enregistrer et conserver l'ambiance sonore du poste de pilotage ainsi que les communications à destination ou en provenance des membres d'équipage de conduite ou échangées entre eux. (*CVR* or *cockpit voice recorder*)

FDR ou **enregistreur de données de vol** Dispositif de type numérique qui utilise une combinaison de fournisseurs de données pour recueillir et enregistrer des paramètres reflétant l'état et la performance d'un aéronef. (*FDR* or *flight data recorder*)

2 Les mentions « Paragraphe 605.33(1) » à « Paragraphe 605.34(1) » figurant dans la colonne 1 de la sous-partie 5 de la partie VI de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement et les montants figurant dans la colonne II en regard de cette mention sont remplacés par ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	
	Montant maximal de l'amende (\$)	
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 605.33(2)	3 000	15 000
Paragraphe 605.33(3)	3 000	15 000
Article 605.33.1	1 000	5 000
Paragraphe 605.34(2)	3 000	15 000
Paragraphe 605.34(3)	3 000	15 000
Paragraphe 605.34(5)	3 000	15 000
Paragraphe 605.34.1(1)	1 000	5 000
Article 605.34.2	1 000	5 000

¹ SOR/96-433

¹ DORS/96-433

3 Subpart 5 of Part VI of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Section 605.34.2:

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Section 605.34.3	1,000	5,000

4 The heading before section 605.33 and sections 605.33 and 605.34 of the Regulations are replaced by the following:

Flight Data Recorder

605.33 (1) This section applies in respect of the following multi-engined turbine-powered aircraft:

- (a) an aircraft in respect of which a type certificate has been issued authorizing the transport of 30 or fewer passengers, configured for 10 or more passenger seats and manufactured after October 11, 1991;
- (b) an aeroplane in respect of which a type certificate has been issued authorizing the transport of 30 or fewer passengers and configured for 20 to 30 passenger seats;
- (c) an aircraft in respect of which a type certificate has been issued authorizing the transport of more than 30 passengers; and
- (d) an aircraft in respect of which a type certificate has been issued authorizing the transport of cargo only and operated under Subpart 5 of Part VII.

(2) Subject to subsection (4), no person shall dispatch or conduct a take-off in an aircraft unless it is equipped with a flight data recorder that conforms to section 551.100 of Chapter 551 of the *Airworthiness Manual* and section 625.33 of Standard 625 — *Aircraft Equipment and Maintenance of the General Operating and Flight Rules Standards*.

(3) Subject to subsection (4), no person shall operate an aircraft unless the flight data recorder is operated continuously from the start of the take-off until the completion of the landing.

(4) Subsections (2) and (3) do not apply in respect of an aircraft without a serviceable flight data recorder if

- (a) a minimum equipment list has been approved by the Minister in respect of the operator of the aircraft

3 La sous-partie 5 de la partie VI de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Article 605.34.2 », de ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Article 605.34.3	1 000	5 000

4 L'intertitre précédant l'article 605.33 et les articles 605.33 et 605.34 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Enregistreur de données de vol

605.33 (1) Le présent article s'applique aux aéronefs multimoteurs à turbomoteurs suivants :

- a) l'aéronef à l'égard duquel un certificat de type a été délivré autorisant le transport de 30 passagers ou moins, dont la configuration prévoit 10 sièges passagers ou plus et qui a été construit après le 11 octobre 1991;
- b) l'avion à l'égard duquel un certificat de type a été délivré autorisant le transport de 30 passagers ou moins, dont la configuration prévoit de 20 à 30 sièges passagers;
- c) l'aéronef à l'égard duquel un certificat de type a été délivré autorisant le transport de plus de 30 passagers;
- d) l'aéronef à l'égard duquel un certificat de type a été délivré autorisant uniquement le transport de fret et qui est utilisé en vertu de la sous-partie 5 de la partie VII.

(2) Sous réserve du paragraphe (4), il est interdit d'effectuer la régulation ou le décollage d'un aéronef, à moins que celui-ci ne soit muni d'un enregistreur de données de vol qui est conforme à l'article 551.100 du chapitre 551 du *Manuel de navigabilité* et à l'article 625.33 de la norme 625 — *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs des Normes relatives aux règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs*.

(3) Sous réserve du paragraphe (4), il est interdit d'utiliser un aéronef à moins que l'enregistreur de données de vol ne fonctionne sans interruption du début du décollage jusqu'à la fin de l'atterrissage.

(4) Les paragraphes (2) et (3) ne s'appliquent pas à l'égard de l'aéronef dont l'enregistreur de données de vol n'est pas en état de service si, selon le cas :

- a) une liste d'équipement minimal a été approuvée par le ministre, en application du paragraphe 605.07(3),

under subsection 605.07(3) and the aircraft is operated in accordance with the minimum equipment list; or

(b) a minimum equipment list has not been approved by the Minister in respect of the operator of the aircraft and the following conditions are met:

(i) the period during which the aircraft is operated without a serviceable flight data recorder does not exceed 90 days from the day on which the flight data recorder ceased to be serviceable,

(ii) aircraft technical records that indicate the date on which the flight data recorder ceased to be serviceable are carried on board the aircraft,

(iii) the aircraft is required to be equipped with a cockpit voice recorder under section 605.34, and

(iv) the cockpit voice recorder is serviceable.

Underwater Locating Device for Flight Data Recorder

605.33.1 No person shall operate an aircraft that is required to be equipped with a flight data recorder under section 605.33 unless the aircraft is equipped with a serviceable underwater locating device for its flight data recorder that conforms to section 551.100 of Chapter 551 of the *Airworthiness Manual*.

Cockpit Voice Recorder

605.34 (1) This section applies in respect of a multi-engined turbine-powered aircraft that is configured for six or more passenger seats and for which two pilots are required by the aircraft type certificate or by the subpart under which the aircraft is operated.

(2) Subject to subsection (4), no person shall dispatch or conduct a take-off in an aircraft unless the aircraft is equipped with a cockpit voice recorder that conforms to section 551.101 of Chapter 551 of the *Airworthiness Manual* and section 625.34 of Standard 625 — *Aircraft Equipment and Maintenance* of the *General Operating and Flight Rules Standards*.

(3) Subject to subsection (4), no person shall operate an aircraft unless the cockpit voice recorder is operated continuously from the time at which electrical power is first provided to the recorder before the flight to the time at which electrical power is removed from the recorder after the flight.

pour l'utilisateur de l'aéronef et celui-ci est utilisé conformément avec cette liste;

b) aucune liste d'équipement minimal n'a été approuvée par le ministre pour l'utilisateur de l'aéronef et les conditions suivantes sont réunies :

(i) la période durant laquelle l'aéronef est utilisé sans enregistreur de données de vol en état de service ne dépasse pas 90 jours à compter de la date à laquelle l'enregistreur de données de vol a cessé d'être en état de service,

(ii) les dossiers techniques de l'aéronef indiquant la date à laquelle l'enregistreur de données de vol a cessé d'être en état de service se trouvent à bord de l'aéronef,

(iii) l'aéronef doit être muni d'un enregistreur de la parole dans le poste de pilotage en application de l'article 605.34,

(iv) l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage est en état de service.

Dispositif sous-marin de localisation pour enregistreur de données de vol

605.33.1 Il est interdit d'utiliser un aéronef à l'égard duquel un enregistreur de données de vol est exigé en application de l'article 605.33, à moins qu'il ne soit muni d'un dispositif sous-marin de localisation pour enregistreur de données de vol en état de service qui est conforme à l'article 551.100 du chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*.

Enregistreur de la parole dans le poste de pilotage

605.34 (1) Le présent article s'applique à l'égard de l'aéronef multimoteur à turbomoteur dont la configuration prévoit six sièges passagers ou plus et pour lequel le certificat de type ou la sous-partie en vertu de laquelle il est utilisé exige deux pilotes.

(2) Sous réserve du paragraphe (4), il est interdit d'effectuer la régulation ou le décollage d'un aéronef, à moins qu'il ne soit muni d'un enregistreur de la parole dans le poste de pilotage qui est conforme à l'article 551.101 du chapitre 551 du *Manuel de navigabilité* et à l'article 625.34 de la norme 625 — *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs* des *Normes relatives aux règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs*.

(3) Sous réserve du paragraphe (4), il est interdit d'utiliser un aéronef à moins que l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage ne fonctionne sans interruption dès que l'alimentation électrique est fournie à l'enregistreur avant le vol, jusqu'à ce qu'elle soit retirée à la fin du vol.

(4) Subsections (2) and (3) do not apply in respect of an aircraft without a serviceable cockpit voice recorder if

(a) a minimum equipment list has been approved by the Minister in respect of the operator of the aircraft under subsection 605.07(3) and the aircraft is operated in accordance with the minimum equipment list;

(b) a minimum equipment list has not been approved by the Minister in respect of the operator of the aircraft and the following conditions are met:

(i) the period during which the aircraft is operated without a serviceable cockpit voice recorder does not exceed 90 days from the day on which the flight data recorder ceased to be serviceable,

(ii) aircraft technical records that indicate the date on which the cockpit voice recorder ceased to be serviceable are carried on board the aircraft,

(iii) the aircraft is required to be equipped with a flight data recorder under section 605.33, and

(iv) the flight data recorder is serviceable; or

(c) the operator of the aircraft is authorized to conduct single-pilot operations in an air operator certificate issued under Subpart 3 of Part VII and the following conditions are met:

(i) the period during which the aircraft is operated without a serviceable cockpit voice recorder does not exceed 45 days from the day on which the cockpit voice recorder ceased to be serviceable,

(ii) the requirements of paragraph 703.66(a) cannot be met because the auto-pilot is not serviceable,

(iii) the aircraft is operated by two pilots who meet the requirements of section 703.88, and

(iv) aircraft technical records that indicate the dates on which the cockpit voice recorder and the auto-pilot ceased to be serviceable are carried on board the aircraft.

(5) No person shall erase any communications that have been recorded by a cockpit voice recorder.

(4) Les paragraphes (2) et (3) ne s'appliquent pas à l'égard d'un aéronef dont l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage n'est pas en état de service si, selon le cas :

a) une liste d'équipement minimal a été approuvée par le ministre, en application du paragraphe 605.07(3), pour l'utilisateur de l'aéronef et celui-ci est utilisé conformément avec cette liste;

b) aucune liste d'équipement minimal n'a été approuvée par le ministre pour l'utilisateur de l'aéronef et les conditions suivantes sont réunies :

(i) la période durant laquelle l'aéronef est utilisé sans enregistreur de la parole dans le poste de pilotage en état de service ne peut dépasser 90 jours à compter de la date à laquelle l'enregistreur de données de vol a cessé d'être en état de service,

(ii) les dossiers techniques de l'aéronef indiquant la date à laquelle l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage a cessé d'être en état de service se trouvent à bord de l'aéronef,

(iii) l'aéronef doit être muni d'un enregistreur de données de vol en application de l'article 605.33,

(iv) l'enregistreur de données de vol est en état de service;

c) l'utilisateur de l'aéronef est autorisé à effectuer des vols avec un seul pilote au titre d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de la sous-partie 3 de la partie VII et les conditions suivantes sont réunies :

(i) la période durant laquelle l'aéronef est utilisé sans enregistreur de la parole dans le poste de pilotage en état de service ne dépasse pas 45 jours à compter de la date à laquelle l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage a cessé d'être en état de service,

(ii) les exigences prévues à l'alinéa 703.66a) ne peuvent être respectées parce que le pilote automatique n'est pas en état de service,

(iii) l'aéronef est utilisé par deux pilotes qui satisfont aux exigences prévues à l'article 703.88,

(iv) les dossiers techniques de l'aéronef indiquant les dates auxquelles l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage et le pilote automatique ont cessé d'être en état de service se trouvent à bord de l'aéronef.

(5) Il est interdit d'effacer les communications enregistrées sur un enregistreur de la parole dans le poste de pilotage.

Underwater Locating Device for Cockpit Voice Recorder

605.34.1 (1) Subject to subsection (2), no person shall operate an aircraft in respect of which a type certificate has been issued authorizing the transport of more than 30 passengers unless the aircraft is equipped with a serviceable underwater locating device for its cockpit voice recorder that conforms to section 551.101 of Chapter 551 of the *Airworthiness Manual* and subsection 625.34(5) of Standard 625 — *Aircraft Equipment and Maintenance of the General Operating and Flight Rules Standards*.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of an aircraft that is equipped with a flight data recorder and cockpit voice recorder that are installed adjacent to each other and are not likely to be separated during a crash impact.

Use of Microphones

605.34.2 If an aircraft is equipped to continuously record audio signals by means of a boom microphone or mask microphones, each flight crew member shall use the boom microphone or his or her mask microphone while the aircraft is operated below 10,000 feet ASL.

5 (1) Subsection 605.34(1) of the Regulations is replaced by the following:

605.34 (1) This section applies in respect of the following aircraft:

- (a)** a multi-engined turbine-powered aircraft that is configured for six or more passenger seats and is operated by two flight crew members, regardless of the minimum crew requirements set out in the aircraft type certificate or the subpart under which the aircraft is operated;
- (b)** a turbine-powered aeroplane that was manufactured on or after January 1, 2016 and for which more than one flight crew member is required by the aircraft type certificate or by the subpart under which the aeroplane is operated;
- (c)** a turbine-powered aeroplane with an MCTOW of more than 27 000 kg (59,525 pounds) that was type-certificated after September 30, 1969 and was manufactured before January 1, 1987;
- (d)** a large aeroplane that was manufactured on or after January 1, 1987; and
- (e)** a transport category helicopter with an MCTOW of more than 7 000 kg (15,400 pounds).

Dispositif sous-marin de localisation pour enregistreur de la parole dans le poste de pilotage

605.34.1 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit d'utiliser un aéronef à l'égard duquel un certificat de type a été délivré autorisant le transport de plus de 30 passagers, à moins qu'il ne soit muni d'un dispositif sous-marin de localisation pour enregistreur de la parole dans le poste de pilotage en état de service et qui est conforme à l'article 551.101 du chapitre 551 du *Manuel de navigabilité* et au paragraphe 625.34(5) de la norme 625 — *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs des Normes relatives aux règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs*.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard de l'aéronef qui est muni d'un enregistreur de données de vol et d'un enregistreur de la parole dans le poste de pilotage qui sont installés un à côté de l'autre et qui ne risquent pas d'être séparés lors d'un choc consécutif à un écrasement.

Utilisation de microphones

605.34.2 Chaque membre d'équipage de conduite d'un aéronef muni d'équipement pour enregistrer sans interruption les signaux audio captés par un micro-rail ou un microphone de masque, doit utiliser le micro-rail ou son microphone de masque lorsque l'aéronef est utilisé à une altitude de moins de 10 000 pieds ASL.

5 (1) Le paragraphe 605.34(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

605.34 (1) Le présent article s'applique aux aéronefs suivants :

- a)** l'aéronef multimoteur à turbomoteurs dont la configuration prévoit six sièges passagers ou plus et qui est utilisé par deux membres d'équipage de conduite, sans égard aux exigences d'équipage minimal prévues par le certificat de type de l'aéronef ou la sous-partie en vertu de laquelle l'aéronef est utilisé;
- b)** l'avion à turbomoteur qui a été construit le 1^{er} janvier 2016 ou après cette date et pour lequel le certificat de type de l'aéronef ou la sous-partie en vertu de laquelle il est utilisé exige plus d'un membre d'équipage de conduite;
- c)** l'avion à turbomoteur dont la MMHD est supérieure à 27 000 kg (59 525 livres), dont le certificat de type a été délivré après le 30 septembre 1969 et qui a été construit avant le 1^{er} janvier 1987;
- d)** le gros avion qui a été construit le 1^{er} janvier 1987 ou après cette date;
- e)** l'hélicoptère de catégorie transport dont la MMHD est supérieure à 7 000 kg (15 400 livres).

(2) Paragraph 605.34(4)(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) the aircraft is described in paragraph (1)(a), its operator is authorized to conduct single-pilot operations in an air operator certificate issued under Subpart 3 of Part VII and the following conditions are met:

(i) the period during which the aircraft is operated without a serviceable cockpit voice recorder does not exceed 45 days from the day on which the cockpit voice recorder ceased to be serviceable,

(ii) the requirements of paragraph 703.66(a) cannot be met because the auto-pilot is not serviceable,

(iii) the aircraft is operated by two pilots who meet the requirements of section 703.88, and

(iv) aircraft technical records that indicate the dates on which the cockpit voice recorder and the auto-pilot ceased to be serviceable are carried on board the aircraft.

6 The Regulations are amended by adding the following after section 605.34.2:

Data Link Communications

605.34.3 If an aircraft is equipped with a cockpit voice recorder that records data link communications, no person shall dispatch or conduct a take-off in the aircraft unless the cockpit voice recorder conforms to section 625.34 of Standard 625 — *Aircraft Equipment and Maintenance* of the *General Operating and Flight Rules Standards*.

7 Subsections 605.35(2) and (3) of the Regulations are replaced by the following:

(2) Subsection (1) does not apply in respect of an aircraft without a serviceable transponder and automatic pressure-altitude reporting equipment if

(a) a minimum equipment list has been approved by the Minister in respect of the operator of the aircraft under subsection 605.07(3) and the aircraft is operated in accordance with the minimum equipment list; or

(2) L'alinéa 605.34(4)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) l'aéronef est décrit à l'alinéa (1)a), son utilisateur est autorisé à effectuer des vols avec un seul pilote au titre d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de la sous-partie 3 de la partie VII et les conditions suivantes sont réunies :

(i) la période durant laquelle l'aéronef est utilisé sans enregistreur de la parole dans le poste de pilotage en état de service ne dépasse pas 45 jours à compter de la date à laquelle l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage a cessé d'être en état de service,

(ii) les exigences prévues à l'alinéa 703.66a) ne peuvent être respectées parce que le pilote automatique n'est pas en état de service,

(iii) l'aéronef est utilisé par deux pilotes qui satisfont aux exigences prévues à l'article 703.88,

(iv) les dossiers techniques de l'aéronef indiquant les dates auxquelles l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage et le pilote automatique ont cessé d'être en état de service se trouvent à bord de l'aéronef.

6 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 605.34.2, de ce qui suit :

Communications par liaison de données

605.34.3 Il est interdit d'effectuer la régulation ou le décollage d'un aéronef muni d'un enregistreur de la parole dans le poste de pilotage qui enregistre les communications par liaison de données, à moins que l'enregistreur ne soit conforme à l'article 625.34 de la norme 625 — *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs des Normes relatives aux règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs*.

7 Les paragraphes 605.35(2) et (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard d'un aéronef dont le transpondeur et l'équipement de transmission automatique d'altitude-pression ne sont pas en état de service si, selon le cas :

a) une liste d'équipement minimal a été approuvée par le ministre, en application du paragraphe 605.07(3), pour l'utilisateur de l'aéronef et celui-ci est utilisé conformément avec cette liste;

(b) a minimum equipment list has not been approved by the Minister in respect of the operator of the aircraft and the aircraft is operated

(i) to the next aerodrome of intended landing, and

(ii) after that landing, in accordance with an air traffic control clearance, to complete a planned flight schedule or to proceed to a maintenance facility.

(3) Subsection (1) does not apply in respect of an aircraft without a serviceable transponder and automatic pressure-altitude reporting equipment if

(a) the aircraft is within airspace referred to in section 601.03;

(b) an air traffic control unit provides an air traffic control service in respect of that airspace;

(c) the air traffic control unit received a request from a person to operate the aircraft within that airspace before the aircraft entered the airspace;

(d) the air traffic control unit authorized the person to operate the aircraft; and

(e) aviation safety is not likely to be affected.

8 Subsection 605.36(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) Subsection (1) does not apply in respect of an aeroplane without a serviceable altitude alerting system or device if

(a) a minimum equipment list has been approved by the Minister in respect of the operator of the aeroplane pursuant to subsection 605.07(3) and the aeroplane is operated in accordance with the minimum equipment list; or

(b) a minimum equipment list has not been approved by the Minister in respect of the operator of the aeroplane and the aeroplane is operated

(i) from the place where the operator or pilot-in-command takes possession of the aeroplane to a place where the aeroplane can be equipped with such a system or device,

(ii) for the sole purpose of conducting a flight test, a competency check, a pilot proficiency check or flight crew member training, or

b) aucune liste d'équipement minimal n'a été approuvée par le ministre pour l'utilisateur de l'aéronef et celui-ci est utilisé :

(i) jusqu'au prochain aérodrome d'atterrissage prévu,

(ii) par la suite, selon une autorisation du contrôle de la circulation aérienne, pour terminer l'itinéraire de vol prévu ou se rendre à une installation de maintenance.

(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas non plus à l'égard d'un aéronef dont le transpondeur et l'équipement de transmission automatique d'altitude-pression ne sont pas en état de service lorsque les conditions suivantes sont réunies :

a) l'aéronef est dans l'espace aérien visé à l'article 601.03;

b) une unité de contrôle de la circulation aérienne fournit un service du contrôle de la circulation aérienne pour cet espace aérien;

c) l'unité de contrôle de la circulation aérienne a reçu d'une personne une demande d'utilisation de l'aéronef dans cet espace aérien avant que celui-ci n'y entre;

d) l'unité de contrôle de la circulation aérienne a autorisé la personne à utiliser l'aéronef;

e) la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise.

8 Le paragraphe 605.36(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard d'un avion dont le dispositif ou le système d'avertisseur d'altitude n'est pas en état de service si, selon le cas :

a) une liste d'équipement minimal a été approuvée par le ministre, en application du paragraphe 605.07(3), pour l'utilisateur de l'avion et celui-ci est utilisé conformément avec cette liste;

b) aucune liste d'équipement minimal n'a été approuvée par le ministre pour l'utilisateur de l'avion et celui-ci est utilisé, selon le cas :

(i) de l'endroit de sa prise de possession par l'utilisateur ou le commandant de bord jusqu'à un endroit où il peut être muni d'un dispositif ou d'un système d'avertisseur d'altitude,

(ii) dans le seul but d'effectuer un test en vol, une vérification de compétence, un contrôle de la compétence du pilote ou l'entraînement des membres d'équipage de conduite,

(iii) where the system or device becomes unserviceable after take-off, until it reaches an aerodrome at which the system or device can be repaired or replaced.

Coming into Force

9 (1) Subject to subsection (2), these Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

(2) Sections 3, 5 and 6 come into force on the fourth anniversary of the day on which these Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II.

[51-1-o]

(iii) dans le cas où le dispositif ou le système d'avertisseur d'altitude devient hors d'état de service après le décollage, jusqu'à un aéroport où le dispositif ou le système d'avertisseur d'altitude peut être réparé ou remplacé.

Entrée en vigueur

9 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*.

(2) Les articles 3, 5 et 6 entrent en vigueur au quatrième anniversaire de la publication du présent règlement dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*.

[51-1-o]

Regulations Amending the Small Vessel Regulations

Statutory authority

Canada Shipping Act, 2001

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

The *Small Vessel Regulations* (the Regulations) are the primary regulatory mechanism by which Transport Canada (TC) manages the safety equipment carriage and construction requirements for small vessels¹ in Canada. The Regulations also provide the regulatory framework for the Pleasure Craft Electronic Licensing System.

While administering the Regulations, and in consultation with stakeholders, TC has identified three issues: stand-up paddleboards are not explicitly referenced in the Regulations and their use is therefore subject to safety requirements that are inconsistent with other similar activities, pyrotechnic visual distress signal (flare) requirements are increasingly burdensome and unsafe, and a loophole in the pleasure craft licensing process can result in out-of-date licence information and safety issues in the event of an emergency.

Background

Transport Canada regulates the construction and operational procedures on small vessels in order to reduce the likelihood of accidents and incidents, and regulates the

¹ Under the Regulations, small vessels include pleasure craft (e.g. powerboats, sailboats, canoes, kayaks) and non-pleasure craft (e.g. small passenger-carrying vessels and small workboats). The Regulations exclude commercial fishing vessels, lifeboats, special purpose vessels (e.g. whitewater rafts) and large hovercraft.

Règlement modifiant le Règlement sur les petits bâtiments

Fondement législatif

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Le *Règlement sur les petits bâtiments* est le principal mécanisme de réglementation permettant à Transports Canada (TC) de gérer les exigences en matière d'équipement de sécurité et de construction des petits bâtiments¹ au Canada. Le Règlement établit également le cadre de réglementation du Système électronique de délivrance de permis d'embarcation de plaisance.

Après avoir appliqué le Règlement pendant quelque temps et mené des consultations auprès des intervenants, TC a relevé trois problèmes à la réglementation : les planches à pagaie (position debout) ne sont pas explicitement mentionnées dans le Règlement et leur utilisation est assujettie à des exigences de sécurité qui ne concordent pas avec celles d'autres activités similaires, les exigences relatives aux signaux de détresse pyrotechniques visuels (fusées éclairantes) sont de plus en plus contraignantes et dangereuses, et une faille au processus de délivrance de permis d'embarcation de plaisance pourrait entraîner la désuétude de renseignements liés aux permis ainsi que des problèmes de sécurité en cas d'urgence.

Contexte

Transports Canada réglemente les procédures d'exploitation et de construction relatives aux petits bâtiments afin de réduire la probabilité des accidents et des incidents, et

¹ En vertu du Règlement, les petits bâtiments comprennent les embarcations de plaisance (par exemple des bateaux à moteur, des voiliers, des canots, des kayaks) et les bâtiments autres que les embarcations de plaisance (par exemple les petits bâtiments qui transportent des passagers et les petits bateaux de travail). Le Règlement exclut les bateaux de pêche commerciale, les embarcations de sauvetage, les bâtiments à usage spécial (par exemple des radeaux pneumatiques) et les grands aéroglisseurs.

carriage of safety equipment and pleasure craft licensing to make incidents more survivable when they do occur.

Stand-up paddleboards

Stand-up paddleboarding is a paddling activity whereby the operator navigates standing on a surf board and uses a paddle. Stand-up paddleboarding evolved out of surfing, and has become a means of navigation on water bodies across Canada, including rivers, lakes and oceans.

As a relatively new type of small vessel, stand-up paddleboards are not specifically referenced in the Regulations, and are therefore treated the same as other human powered pleasure craft (e.g. sit-on-top kayaks, canoes), with the same safety equipment carriage requirements. When used for navigation, stand-up paddleboards must be equipped with the following: an approved personal flotation device or lifejacket, 15 m of buoyant heaving line, a sound-signalling device (e.g. a whistle), navigation lights, if the vessel is operated between sunset and sunrise, and a magnetic compass when operated beyond sight of sea-marks. Non-navigation activities are not subject to the mandatory carriage of safety equipment (e.g. surfing, stand-up paddleboard yoga).

In practice, the operation of stand-up paddleboards is similar to the operation of sit-on-top kayaks and other sealed-hull vessels. Currently, an exception is provided under the Regulations, stating that if every person on board a paddleboat, a watercycle or sealed-hull, sit-on-top kayak is wearing a personal flotation device or lifejacket of an appropriate size, the paddleboat, watercycle or kayak is required to carry on board only a sound-signalling device and, if the paddleboat, watercycle or kayak is operated after sunset or before sunrise or in periods of restricted visibility, a watertight flashlight. The exemption removes the requirement to carry 15 m of buoyant heaving line, and motivates the wearing of personal flotation devices or lifejackets.

Pyrotechnic distress signals (flares)

The Regulations require that certain categories of vessels carry pyrotechnic distress signals (flares) on bodies of water where they can be more than one nautical mile from shore. Flares are used to signal distress by notifying rescuers of an emergency situation or by aiding rescuers to pinpoint the location of a known vessel in distress. The

règlemente l'équipement de sécurité qui doit se trouver à bord ainsi que les permis des embarcations de plaisance afin de réduire la gravité des incidents qui surviennent.

Planche à pagaie (position debout)

La planche à pagaie (position debout) est une activité de pagaie dans le cadre de laquelle une personne navigue sur l'eau en se tenant debout sur une planche et en utilisant une pagaie. Tirant son origine du surf, la planche à pagaie (position debout) est devenue un sport qui se pratique sur tous les types de plans d'eau du Canada, y compris les rivières, les lacs et les océans.

Comme il s'agit d'un type de petit bâtiment relativement nouveau, les planches à pagaie ne sont pas mentionnées de manière spécifique dans le Règlement, et sont par conséquent traitées de la même façon que les autres embarcations de plaisance à propulsion humaine (par exemple un kayak à habitacle ouvert, des canots) et assujetties aux mêmes exigences de transport d'équipement de sécurité. Lorsqu'elle est utilisée à des fins de navigation, une planche à pagaie doit avoir à son bord un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage approuvé, une ligne d'attrape flottante de 15 m, un dispositif de signalisation sonore (par exemple un sifflet), des feux de navigation si elle est utilisée après le coucher du soleil ou avant son lever, et un compas magnétique si elle ne navigue pas en vue d'amers. En outre, les activités de non-navigation ne sont pas soumises aux règles obligatoires de transport d'équipement de sécurité (par exemple le surf, le yoga sur planche à pagaie).

En pratique, l'utilisation d'une planche à pagaie (position debout) est similaire à celle d'un kayak à habitacle ouvert et d'autres bâtiments à coque fermée. À l'heure actuelle, le Règlement prévoit une exception selon laquelle le pédalo, le vélo nautique ou le kayak à coque fermée et à habitacle ouvert à bord duquel chaque personne porte un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille, n'a à avoir à bord qu'un dispositif de signalisation sonore et, s'il est utilisé après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, une lampe de poche étanche à l'eau. En effet, l'exemption élimine l'exigence de transporter à bord d'une planche à pagaie une ligne d'attrape flottante de 15 m et motive les gens à porter un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage.

Signaux pyrotechniques de détresse (feux de détresse)

Le Règlement exige que certaines catégories de bâtiments transportent à leur bord des signaux de détresse pyrotechniques (fusées éclairantes) s'ils peuvent se trouver à plus de 1 mille marin du rivage. Les fusées éclairantes servent à signaler une situation de détresse en avisant les sauveteurs d'une urgence ou en aidant les sauveteurs à repérer

Regulations allow three types of pyrotechnic signals: rocket flares, handheld flares and smoke signals. Rocket flares and handheld flares can be used at any time, day or night, whereas smoke signals, which contain orange-coloured smoke that is released upon activation, are considered daytime distress signals, and can therefore only make a limited contribution to a vessel's pyrotechnical distress signal complement.

Flares are costly items that have an expiry date, four years from the date of manufacture, and should be replaced, even if unused, at regular intervals. Flares are not often used by small vessels, such as pleasure craft, but do have merit in certain boating scenarios (e.g. boating accidents). Flares contain materials that are potentially hazardous to the environment (e.g. strontium nitrate, fuel oil) and that can be unstable once expired. Therefore, proper disposal of flares is required.

In years past, flares were accepted at local police detachments and fire halls for disposal; however, many of these agencies no longer accept expired flares due to the associated environmental and safety risks. There are now few responsible and accessible options for the disposal of expired flares, which can lead to their unsafe storage and/or improper disposal. The boating community has expressed frustration with the price of flares and with the number of flares required on board a vessel, given a range of safe and effective signalling alternatives.

Pleasure craft licence

Every pleasure craft powered by one or more motors, adding up to 10 hp or more, must be licensed, and its unique licence number must be displayed on the bow of the boat. This unique identifier, and associated contact information, are maintained in TC's Pleasure Craft Electronic Licensing System, providing search and rescue personnel with access to important information in an emergency situation. In 2016, the Pleasure Craft Electronic Licensing System was accessed by first responders on 26 occasions.

When the Regulations came into force in April 2010, they prescribed that all pleasure craft licences expired 10 years after they were issued, transferred, renewed or updated, as a way to ensure that contact information was as

l'emplacement d'un bâtiment connu comme étant en détresse. Le Règlement permet d'utiliser trois types de signaux pyrotechniques : des fusées éclairantes, des fusées à main et des signaux fumigènes. Les fusées éclairantes et les fusées à main peuvent être utilisées en tout temps, le jour comme la nuit. Quant aux signaux fumigènes, comme ils contiennent de la fumée orange libérée sur activation et qu'ils sont considérés comme des signaux de détresse de jour, ils ne constituent qu'un complément limité aux signaux de détresse pyrotechniques d'un bâtiment.

Les fusées éclairantes sont des articles dispendieux qui ont une date d'expiration, soit quatre ans à partir de la date de fabrication, et qui doivent être remplacées régulièrement, même si elles n'ont jamais été utilisées. Bien qu'elles ne soient pas souvent utilisées par les exploitants de petits bâtiments, comme des embarcations de plaisance, elles ont démontré leur avantage dans certains scénarios de navigation (par exemple lors d'accidents de bateau). Les fusées éclairantes comportent en outre des matériaux qui pourraient s'avérer néfastes pour l'environnement (par exemple du nitrate de strontium, du carburant) et instables une fois expirés. Ces fusées doivent par conséquent être disposées de manière appropriée.

Bien qu'au cours des dernières années les casernes de pompiers et les postes de police locaux aient accepté de s'occuper de disposer des fusées éclairantes, bon nombre de ces organismes n'acceptent plus de prendre en charge les fusées éclairantes périmées en raison des risques connexes pour l'environnement et la sécurité. Le manque actuel d'options responsables et accessibles pour disposer des fusées éclairantes périmées pourrait entraîner l'entreposage non sécuritaire ou l'élimination inappropriée de celles-ci. La communauté de la navigation a fait part de sa frustration envers le prix des fusées éclairantes et le nombre de fusées éclairantes exigées à bord d'un bâtiment, surtout qu'il existe de nombreuses autres solutions de rechange sécuritaires et efficaces de signalisation.

Permis d'embarcation de plaisance

Un permis est obligatoire pour chaque embarcation de plaisance propulsée par un moteur de 10 HP ou plus. Le numéro de permis unique doit être affiché sur la proue du bateau. Les numéros d'identification uniques et les coordonnées associées sont tenus à jour dans le Système électronique de délivrance de permis d'embarcation de plaisance de TC qui donne accès au personnel de recherches et de sauvetage à des renseignements importants en situation d'urgence. En 2016, des premiers intervenants se sont servis à 26 reprises du Système électronique de délivrance de permis d'embarcation de plaisance.

Lors de son entrée en vigueur en avril 2010, le Règlement prescrivait que tous les permis d'embarcations de plaisance expirent 10 ans après qu'ils eurent été délivrés, transférés, renouvelés ou mis à jour afin de veiller à ce que

up-to-date and accurate as possible. However, extending the expiry date by 10 years when a licence is updated inadvertently allowed obsolete information to be retained in the Pleasure Craft Electronic Licensing System well beyond 10 years (e.g. the licence may have been updated to reflect a change in vessel colour, extending the licence expiry date by 10 years, during which the owner's telephone number may have changed, and not been reflected in the licence).

Objectives

The objectives of the proposed *Regulations Amending the Small Vessel Regulations* (the proposed amendments) are to promote the safe operation of stand-up paddleboards while better aligning safety equipment carriage requirements with other similar vessels; mitigate the safety and environmental risks associated with flares, while maintaining the ability of vessels to signal distress; and increase safety by reducing the period of time during which inaccurate information can be retained in the Pleasure Craft Electronic Licensing System.

Description

Stand-up paddleboards

The proposed amendments would add stand-up paddleboards to the list of vessels that have reduced safety equipment carriage requirements when each person aboard wears a lifejacket or personal flotation device.

Pyrotechnic distress signals (flares)

The proposed amendments would allow pleasure craft not more than nine metres in length, human-powered craft more than six metres in length (e.g. sailboats) and personal watercraft the option to carry smoke signals as part of their pyrotechnic distress signal requirements under the Regulations (see Table below).

The proposed amendments would also allow pleasure craft more than six metres in length to reduce the number of pyrotechnic distress signals of each type currently required to be carried, by sections 205 and 210 of the Regulations, by a maximum of 50%, provided the number

les coordonnées soient aussi à jour et exactes que possible. Toutefois, le fait de prolonger la date d'expiration de 10 ans par inadvertance lorsqu'un permis est mis à jour entraîne la conservation de renseignements désuets pendant bien au-delà de 10 ans (par exemple le permis pourrait avoir été mis à jour afin de tenir compte d'un changement de couleur apporté à un bâtiment, ce qui a prolongé la date d'expiration de 10 ans, une période au cours de laquelle le numéro de téléphone du propriétaire pourrait avoir changé et ne pas être modifié sur le permis).

Objectifs

Le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur les petits bâtiments* (les modifications proposées) vise à promouvoir l'utilisation sécuritaire des planches à pagaie (position debout), tout en harmonisant davantage les exigences de transport d'équipement de sécurité avec celles d'autres petits bâtiments similaires, à atténuer les risques en matière de sécurité et d'environnement associés aux fusées éclairantes, tout en maintenant la capacité des bâtiments à envoyer un signal de détresse, et à renforcer la sécurité en réduisant la période durant laquelle des renseignements inexacts peuvent être conservés dans le Système électronique de délivrance d'embarcation de plaisance.

Description

Planche à pagaie (position debout)

Les modifications proposées permettraient d'ajouter les planches à pagaie (position debout) à la liste des bâtiments dont les exigences de transport d'équipement de sécurité sont réduites lorsque chaque personne à bord porte un gilet de sauvetage ou un vêtement de flottaison.

Signaux pyrotechniques de détresse (feux de détresse)

Les modifications proposées permettraient aux exploitants d'embarcations de plaisance de plus de neuf mètres de long, d'embarcations à propulsion humaine de plus de six mètres de long (par exemple des voiliers) et de motomarines de transporter des signaux fumigènes pour respecter les exigences relatives aux signaux de détresse pyrotechniques en vertu du Règlement (voir le tableau ci-dessous).

Les modifications proposées permettraient également de réduire de moitié le nombre obligatoire de signaux de détresse pyrotechniques à transporter à bord des embarcations de plaisance de plus de six mètres de long, conformément aux articles 205 et 210 du Règlement, si celles-ci

of smoke signals does not exceed 50% of the permitted number of smoke signals in those sections, if the vessel is equipped with an electronic communication device, including

1. A means of two-way radio communication (e.g. cell phones, satellite phones or other satellite communication devices, VHF radios with digital select calling);
2. A 406 MHz personal locator beacon, which is a personal safety device designed to alert search and rescue services and allow them to quickly locate a person in the event of an emergency; or
3. A 406 MHz emergency position-indicating radio beacon, which is used to alert search and rescue services in the event of an emergency via a satellite.

Both personal locator beacons and emergency position-indicating radio beacons use the international COSPAS-SARSAT search-and-rescue satellite system to transmit alert information to the appropriate rescue coordination centre.

sont équipées d'un système de communication électronique, dont :

1. un système de communication radio bidirectionnelle (par exemple des téléphones cellulaires, des satellites ou tout autre appareil de communication par satellite, des radios VHF avec système d'appel sélectif);
2. une balise de localisation personnelle de 406 MHz, qui est un appareil de sécurité personnelle conçu pour alerter les services de recherches et de sauvetage et permettre à ceux-ci de localiser une personne rapidement en cas d'urgence;
3. une radiobalise de localisation des sinistres de 406 MHz, qui sert à alerter par satellite les services de recherches et de sauvetage en cas d'urgence.

Les balises de localisation personnelle et les radiobalises de localisation des sinistres utilisent le système de satellite de recherches et de sauvetage COSPAS-SARSAT pour transmettre des informations d'alerte au bon centre de coordination des opérations de sauvetage.

Table: Current and proposed pyrotechnic distress signal requirements

Vessel	Current pyrotechnic distress signal requirements	Proposed pyrotechnic distress signal requirement	Proposed pyrotechnic distress signal requirement with the addition of a means of electronic communication
Not more than six metres	Three pyrotechnic distress signals other than smoke signals	Three pyrotechnic distress signals, not more than one of which is a smoke signal	No change in the requirements
More than six metres, but not more than nine metres	Six pyrotechnic distress signals other than smoke signals	Six pyrotechnic distress signals, not more than two of which are smoke signals	At least three pyrotechnic distress signals, not more than one of which is a smoke signal
More than nine metres	Twelve pyrotechnic distress signals, not more than six of which are smoke signals	No change	At least six pyrotechnic distress signals, not more than three of which are smoke signals
Human-powered craft (e.g. sailboats) more than six metres	Six pyrotechnic distress signals other than smoke signals	Six pyrotechnic distress signals, not more than two of which are smoke signals	At least three pyrotechnic distress signals, not more than one of which is a smoke signal
Personal watercraft	Three pyrotechnic distress signals other than smoke signals	Three pyrotechnic distress signals, not more than one of which is a smoke signal	No change in the requirements

Tableau : Exigences actuelles et proposées concernant les signaux de détresse pyrotechniques

Navire	Exigences actuelles relatives aux signaux de détresse pyrotechniques	Exigences proposées relatives aux signaux de détresse pyrotechniques	Exigences proposées relatives aux signaux de détresse pyrotechniques avec l'ajout d'un moyen de communication électronique
D'au plus six mètres	Trois signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes	Trois signaux de détresse pyrotechniques, dont au plus un signal fumigène	Aucune modification des exigences
De plus de six mètres, mais de moins de neuf mètres	Six signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes	Six signaux de détresse pyrotechniques, dont au plus deux signaux fumigènes	Au moins trois signaux de détresse pyrotechniques, dont au plus un signal fumigène

Navire	Exigences actuelles relatives aux signaux de détresse pyrotechniques	Exigences proposées relatives aux signaux de détresse pyrotechniques	Exigences proposées relatives aux signaux de détresse pyrotechniques avec l'ajout d'un moyen de communication électronique
De plus de neuf mètres	Douze signaux de détresse pyrotechniques, dont au plus six signaux fumigènes	Aucune modification	Au moins six signaux de détresse pyrotechniques, dont au plus trois signaux fumigènes
Embarcations à propulsion humaine (par exemple des voiliers) de plus de six mètres	Six signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes	Six signaux de détresse pyrotechniques, dont au plus deux signaux fumigènes	Au moins trois signaux de détresse pyrotechniques, dont au plus un signal fumigène
Motomarines	Trois signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes	Trois signaux de détresse pyrotechniques, dont au plus un signal fumigène	Aucune modification des exigences

Pleasure craft licence

The proposed amendments would clarify that an update to a licence would not extend the expiry date of a pleasure craft licence by an additional 10 years.

“One-for-One” Rule

The proposed amendments would not apply to commercial vessels, and would not impact businesses. The “One-for-One” Rule would therefore not apply.

Small business lens

The proposed amendments would not apply to commercial vessels, and would not impact small businesses. The small business lens would therefore not apply.

Consultation

Stand-up paddleboards

Transport Canada began discussions with members of the paddling community in early 2012, and public consultations were held through the Canadian Marine Advisory Council (CMAC)² and the National Recreational Boating Advisory Council (NRBAC)³ in April 2016. The proposed

Permis d'embarcation de plaisance

Les modifications proposées préciseraient que la date d'expiration du permis d'une embarcation de plaisance ne serait pas prolongée de 10 ans à partir de la date d'une mise à jour.

Règle du « un pour un »

Les modifications proposées ne s'appliqueraient pas aux bâtiments commerciaux et n'auraient aucune incidence sur les entreprises. La règle du « un pour un » ne s'applique donc pas.

Lentille des petites entreprises

Les modifications proposées ne s'appliqueraient pas aux bâtiments commerciaux et n'auraient aucune incidence sur les entreprises. La lentille des petites entreprises ne s'applique donc pas.

Consultation

Planche à pagaie (position debout)

Transports Canada a entamé des discussions avec les membres de la communauté des pagayeurs au début de l'année 2012 et a tenu, en avril 2016, des consultations publiques par l'entremise du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC)² et le Conseil consultatif sur la

² The Canadian Marine Advisory Council is TC's primary consultative body for marine matters. Participants include representatives of individuals and parties that have a recognized interest in boating and shipping safety, recreational matters, navigation, marine pollution, and marine security. Meetings generally take place twice a year, in the spring and fall, in Ottawa, Ontario.

³ The National Recreational Boating Advisory Council (NRBAC) provides TC with advice on all matters related to the safety of recreational boaters, the safe operation of recreational boats, the safe and environmentally friendly use of recreational waterways, and any other relevant issue of interest.

² Le Conseil consultatif maritime canadien est l'organe consultatif principal de TC qui s'occupe des questions maritimes. Les participants comptent des représentants de particuliers et d'entités qui ont un intérêt avoué dans la navigation et la marine marchande en ce qui concerne la sécurité, les questions de plaisance, la navigation, la pollution du milieu marin et l'intervention et la sûreté maritime. Les réunions ont généralement lieu deux fois par année, au printemps et à l'automne, à Ottawa (Ontario).

amendments relating to stand-up paddleboards are largely supported by stakeholders, including Paddle Canada, a national, non-governmental organization that sets standards for instruction and certification for recreational canoeing, kayaking and stand-up paddleboarding.

Some early misunderstandings about how stand-up paddleboards would be regulated caused confusion, particularly in the surfing community. Discussions clarified that stand-up paddleboards that continue to be used as surf boards in a surf environment and not for navigation would not be subject to the requirements of the Regulations. However, if a stand-up paddleboard is used as a vessel for navigation, then it would need to meet the requirements of the Regulations and the proposed amendments. No other concerns were raised regarding the proposed amendments.

Pyrotechnic distress signals (flares)

Stakeholders have been expressing concerns related to the requirements for distress signals for at least 10 years. Requests for revisions to the carriage requirements for pleasure craft have been discussed regularly at meetings of the CMAC Standing Committee on Recreational Boating.⁴ Consultations were also undertaken at numerous national and regional NRBAC meetings between 2007 and 2016. Consultation sessions included representation from the Canadian Safe Boating Council, the Canadian Power and Sail Squadron, Sail Canada, the Ontario Provincial Police, various other recreational boating associations, enforcement organizations, and manufacturers and distributors of pyrotechnic distress signals.

In addition to these national and regional consultation sessions, stakeholders and industry representatives have also provided input directly to TC by email and telephone. In the spring of 2010, Transport Canada sent out a discussion document detailing the proposed changes to the Regulations to stakeholders on the CMAC distribution list and to others as required, to seek their feedback on the proposal. Although no direct feedback was received

navigation de plaisance (CCNNP)³. Des intervenants, dont Pagaie Canada, une organisation non gouvernementale nationale qui établit des normes d'instruction et de certification pour le canotage, le kayak et la planche à pagaie (position debout) de plaisance, appuie grandement les modifications proposées liées aux planches à pagaie (position debout).

Des malentendus sur la façon dont les planches à pagaie (position debout) seraient réglementées ont entraîné une certaine confusion, particulièrement au sein de la communauté des surfeurs. La tenue de discussions a permis de préciser que les planches à pagaie (position debout) qui continuent d'être utilisées comme des planches de surf dans un environnement de surf et non pour la navigation ne seraient pas assujetties aux exigences du Règlement. Toutefois, si une planche à pagaie (position debout) était utilisée comme un bâtiment de navigation, celle-ci devrait alors répondre aux exigences du Règlement et des modifications proposées. Aucune autre préoccupation n'a été soulevée concernant les modifications proposées.

Signaux pyrotechniques de détresse (feux de détresse)

Des intervenants ont exprimé leurs préoccupations concernant les exigences relatives aux signaux de détresse pendant au moins 10 ans. Des demandes de révision aux exigences de transport liées aux embarcations de plaisance ont régulièrement fait l'objet de discussions aux réunions du CCMC et du Comité permanent sur la navigation de plaisance (CPNP)⁴. Des consultations ont également été entreprises à diverses réunions nationales et régionales du Conseil consultatif national de la navigation de plaisance (CCNNP) entre 2007 et 2016. Ces séances de consultation avaient notamment réuni des représentants du Conseil canadien de la sécurité nautique, des Escadrilles canadiennes de plaisance, de Voile Canada, de la Police provinciale de l'Ontario, de diverses autres associations de navigation de plaisance, des organismes d'application de la loi et des fabricants et distributeurs de signaux de détresse pyrotechniques.

Outre ces séances de consultation nationales et régionales, des intervenants et des représentants de l'industrie ont également transmis directement par courriel et par téléphone leurs commentaires à TC. Transports Canada a envoyé un document de discussion au printemps de 2010 qui expliquait en détail les modifications proposées concernant le Règlement aux intervenants inscrits sur la liste de diffusion du CCMC et d'autres intervenants au

⁴ This Standing Committee provides a forum for discussion, sharing of information and consultation on specific facets of recreational boating.

³ Le Conseil consultatif national sur la navigation de plaisance (CCNNP) formule des conseils à TC sur toutes les questions liées à la sécurité des plaisanciers, à l'exploitation sécuritaire de bateaux de plaisance, à l'utilisation sécuritaire et écologique des cours d'eau navigables et toute autre question pertinente d'intérêt.

⁴ Ce comité permanent offre une tribune pour les discussions, l'échange de renseignements et la consultation sur des aspects spécifiques de la navigation de plaisance.

through this outreach activity, the document did help initiate additional discussions at CMAC and RBAC meetings between 2010 and 2015. No opposition to the proposed modifications has been communicated by stakeholders.

Pleasure craft licence

The proposed amendments related to the removal of the word “update” to prevent the trigger of a new expiry date was discussed with stakeholders at CMAC and RBAC meetings from 2010 to 2013. No opposition to the proposed modification has been communicated by stakeholders.

Rationale

Stand-up paddleboards

The full list of safety equipment required for recreational vessels is intended for conventional hulled vessels and useful equipment of this type is difficult to stow on a paddleboard. For the vast majority of stand-up paddleboard users, this is an inconvenient requirement that carries minimum (if any) safety advantages for this type of vessel. The proposed amendments would simply enable stand-up paddleboard users to carry the same safety equipment that is already allowed for other open-type recreational craft where immersion is more likely.

The proposed amendments would not prohibit boaters from continuing to carry the currently required equipment, but would allow the option of choosing to wear their flotation device while they are paddling instead of carrying all of the safety equipment required for more conventional vessels. The most common contributing factor for drowning is not wearing a personal flotation device or life-jacket; by increasing the incentive to use lifejackets or personal flotation devices while operating stand-up paddleboards, the proposed amendments would therefore reduce the likelihood of drowning fatalities. In addition, the proposed amendments would result in a small reduction in the cost of stand-up paddleboarding, due to a reduction in equipment requirements (i.e. elimination of the heaving line requirement).

Pyrotechnic distress signals (flares)

In response to feedback from the boating community, TC reviewed the current policy related to the carriage of

besoin, tout en sollicitant leur rétroaction au sujet de cette proposition. Bien qu'aucune rétroaction n'ait été reçue par l'entremise de ce mécanisme de sensibilisation, le document a permis d'engager de nouvelles discussions aux réunions du CCMC et du CCNP entre 2010 et 2015. Aucune opposition aux modifications proposées n'a été communiquée par les intervenants.

Permis d'embarcation de plaisance

Les modifications proposées liées au retrait du terme « mise à jour » afin d'éviter la prolongation de la date d'expiration ont été discutées avec les intervenants lors des réunions du CCMC et du CCNP de 2010 à 2013. Aucune opposition aux modifications proposées n'a été communiquée par les intervenants.

Justification

Planche à pagaie (position debout)

Comme la liste complète d'équipement de sécurité exigé pour les bâtiments de plaisance vise les bâtiments à coque conventionnels, l'équipement utile de ce type d'embarcation est difficile à associer à celui d'une planche à pagaie (position debout). Pour la vaste majorité des utilisateurs de planches à pagaie (position debout), il s'agit d'une exigence contraignante qui n'apporte que très peu d'avantages sur le plan de la sécurité (voire pas du tout) pour ce type de bâtiment. Les modifications proposées permettraient simplement aux utilisateurs de planche à pagaie (position debout) de transporter l'équipement de sécurité qui est déjà permis pour d'autres types d'embarcations de plaisance ouverts associés à un risque d'immersion plus élevé.

Les modifications proposées n'interdiraient pas aux plaisanciers de continuer de transporter l'équipement requis actuel, mais leur permettraient de choisir de porter leur vêtement de flottaison pendant qu'ils pagaient au lieu de transporter tout l'équipement de sécurité requis pour les bâtiments conventionnels. La cause la plus commune de noyade est l'absence d'un vêtement de flottaison individuel ou d'un gilet de sauvetage; en incitant davantage à porter un gilet de sauvetage ou un vêtement de flottaison individuel pendant l'utilisation d'une planche à pagaie (position debout), les modifications proposées diminueraient le taux de probabilité de décès par noyade. En outre, les modifications proposées entraîneraient une petite diminution des coûts liés à l'activité de la planche à pagaie (position debout) en raison de la réduction des exigences relatives à l'équipement (c'est-à-dire l'élimination de l'exigence d'avoir une ligne d'attrape).

Signaux pyrotechniques de détresse (feux de détresse)

En réponse à la rétroaction de la communauté des plaisanciers, TC a examiné la politique actuelle liée au

flares with the goal of decreasing the required number of flares and allowing more flexible alternatives. With improved electronic means of distress alert and location provisions now available, reductions in carriage requirements for flares, in some instances, are now possible without compromising safety. This evolution is reflected in other regulations (e.g. the *Fishing Vessel Safety Regulations*), which allow for the use of alternative two-way communication devices such as cell phones, satellite phones and other satellite communication devices. The Canadian Coast Guard provides 24-hour monitoring on VHF Channel 16 for distress calls where available in Canada, and a call into VHF Channel 16 can be used to signal imminent danger or a life-threatening situation. Many areas in Canada are provided with cell phone *16 coverage or a dedicated telephone number to contact marine emergency response organizations. Transport Canada continues to encourage the use of marine VHF radio when in coverage of the Canadian Coast Guard network and alternatively to make use of established maritime distress alerting systems such as 406 MHz beacons.

The proposed amendments would decrease the number of required flares, address some stakeholder concerns related to the storage and disposal of expired flares, and reduce releases of potentially harmful elements into the environment. The proposed amendments would also allow all sizes of pleasure craft to carry smoke signals as part of the total flare requirements. This adjustment will allow increased options for daytime signals (smoke signals are used for daytime signalling only) while ensuring that night time signals are also carried. Smoke signals are considered to be less dangerous to use and store than flares.

Technology is continually evolving in the field of electronic communications. While light-emitting diode (LED) lights and laser flare technology may also provide new options for electronic distress signals, further research is needed. Industry is developing a new standard for electronic visual detection signalling devices based on performance testing and research conducted by the United States Coast Guard. Transport Canada is monitoring this development and will consider integrating the standard into the Regulations in the future, in consultation with emergency response organizations such as the Canadian Coast Guard and the Department of National Defence.

transport de fusées éclairantes afin de diminuer le nombre exigé de fusées éclairantes et de permettre de choisir d'autres solutions de rechange plus souples. La diminution des exigences relatives au transport de fusées éclairantes est, dans certains cas, désormais rendue possible sans compromettre la sécurité grâce à la disponibilité de moyens électroniques améliorés pour envoyer des appels de détresse et de dispositions portant sur la localisation. Cette évolution se reflète dans d'autres règlements (par exemple le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*) qui permettent d'utiliser des dispositifs de communication à deux sens comme des téléphones cellulaires, des téléphones satellites et d'autres appareils de communication par satellite. La Garde côtière canadienne fournit un service de surveillance de 24 heures sur la voie VHF 16 pour des appels de détresse lorsque disponible au Canada. Un appel sur la voie VHF 16 peut servir à signaler un danger imminent ou une situation potentiellement mortelle. De nombreuses régions du Canada bénéficient d'une couverture par téléphone cellulaire *16 ou d'un numéro de téléphone dédié pour communiquer avec les organismes d'intervention en cas d'urgence maritime. Transports Canada continue d'encourager l'utilisation d'une radio marine VHF dans la zone couverte par le réseau de la Garde côtière canadienne et de recourir sinon à des systèmes maritimes d'alerte de détresse bien établis comme les balises de 406 MHz.

Les modifications proposées diminueraient le nombre de fusées éclairantes requises, répondraient à certaines préoccupations soulevées par des intervenants concernant l'entreposage et la disposition des fusées éclairantes périmées et diminueraient la libération d'éléments potentiellement dangereux dans l'environnement. Les modifications proposées permettraient également à toutes les tailles d'embarcation de plaisance de transporter des signaux fumigènes tout en respectant les exigences relatives au nombre total de fusées éclairantes. Cet ajustement permettrait aux plaisanciers d'envisager plus d'options liées aux signaux dans le jour (les signaux fumigènes sont utilisés comme signalisation de jour seulement), tout en assurant qu'ils transportent également des signaux de nuit. Les signaux fumigènes sont considérés comme moins dangereux à utiliser et à entreposer que les fusées éclairantes.

Les technologies évoluent continuellement dans le domaine des communications électroniques. Bien que les lumières de diode électroluminescente (LED) et les technologies de torches au laser puissent également offrir de nouvelles options pour les signaux électroniques de détresse, une recherche plus approfondie est nécessaire. L'industrie est en train d'élaborer une nouvelle norme liée aux dispositifs de signalisation de détection visuelle électronique en s'appuyant sur les recherches et les tests de performance qui ont été réalisés par la United States Coast Guard. Transports Canada surveille la situation de près et envisagera d'intégrer à l'avenir la norme dans le

Pleasure craft licence

The purpose of the licensing requirement is to provide boating data to support policy decisions and to ensure that accurate information is available for search and rescue purposes and for enforcement personnel. Data will also help establish a link between vessels and responsible owners for the purpose of addressing environmental issues and other potential issues pertaining to vessels (e.g. derelict and abandoned vessels).

The purpose of the 10-year expiry currently found in the Regulations is to help ensure that within a defined timeline, all vessel owners are required to renew their licence, which includes providing updated personal contact information. The Regulations currently, and unintentionally, enable updates to licensing information (e.g. name change or address change) to trigger a new 10-year licence expiry date. The proposed amendments would correct this loophole, supporting the inclusion of more accurate up-to-date information in the licensing database. By closing this loophole, the proposed amendments would result in hardly any additional time-costs for licence holders and TC for licence renewals (there are no fees associated with pleasure craft licences — the service to obtain or update a licence is offered free online or by mail). Transport Canada estimates that approximately 10 000 additional licence renewals would be required each year, with a total annual time-cost valued at \$148,000, including \$126,000 for licence holders and \$22,000 for TC.

Implementation, enforcement and service standards

Enforcement officers have a range of tools available to them and the latitude to apply an appropriate tool to a particular violation. These include, but are not limited to, providing educational information and fostering awareness of what constitutes safe boating, the ability to issue a warning or multiple warnings and, if required, issuing tickets with fines or a summons. The decision on how to proceed is left solely to the judgment of the enforcement officer.

The *Contraventions Regulations*, made pursuant to the *Contraventions Act*, set out prescribed fine amounts for contraventions of regulations made under the *Canada Shipping Act, 2001*. The Regulations have specific contravention amounts to a maximum of \$500 under the

Règlement en consultation avec les organismes d'intervention en cas d'urgence comme la Garde côtière canadienne et le ministère de la Défense nationale.

Permis d'embarcation de plaisance

L'exigence relative à la délivrance de permis vise à fournir des données de navigation afin de soutenir les décisions politiques, de s'assurer que des renseignements exacts sont disponibles pour le personnel chargé d'appliquer la loi et les intervenants participant à des opérations de recherches et de sauvetage. Ces données permettront également d'établir un lien entre les bâtiments et les propriétaires responsables afin de régler les questions environnementales et d'autres enjeux potentiels liés aux bâtiments (par exemple des bâtiments délaissés ou abandonnés).

L'exigence de l'expiration de 10 ans qui est énoncée dans le Règlement vise à assurer que tous les propriétaires de bâtiments renouvellent leur permis dans des délais établis, notamment en fournissant une mise à jour de leurs coordonnées personnelles. Le Règlement permet actuellement, et involontairement, de mettre à jour les renseignements liés aux permis (par exemple pour un changement de nom ou d'adresse), et de prolonger de 10 ans la date d'expiration d'un permis. Les modifications proposées corrigeraient cette faille, tout en permettant d'inclure des renseignements à jour et exacts dans la base de données sur les permis. En remédiant à cette lacune, les modifications proposées entraîneraient peu de coûts-temps supplémentaire à consacrer au renouvellement de permis pour les titulaires de permis et TC (aucuns frais ne sont liés aux permis d'embarcation de plaisance — le service pour obtenir ou mettre à jour un permis est offert gratuitement en ligne ou par courriel). Transports Canada estime qu'environ 10 000 renouvellements de permis supplémentaires seraient requis chaque année, ce qui équivaldrait à des coûts totaux annuels en temps de 148 000 \$, dont 126 000 \$ pour les titulaires de permis et 22 000 \$ pour TC.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les agents d'exécution de la loi disposent d'un éventail d'outils et de la latitude nécessaire pour appliquer le bon outil à une violation particulière. Il peut s'agir notamment, mais sans s'y limiter, de fournir des renseignements éducatifs et de faire prendre conscience de ce que constitue la navigation sécuritaire, d'avoir la capacité d'émettre un ou plusieurs avertissements et, au besoin, d'émettre des contraventions avec des amendes ou une sommation. La décision quant à la façon de procéder est laissée au jugement de l'agent d'exécution de la loi.

Le *Règlement sur les contraventions*, en vertu de la *Loi sur les contraventions*, prescrit des montants d'amendes pour les contraventions à la réglementation commises en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Le Règlement établit des montants de

Contraventions Regulations. Enforcement is by way of summary conviction or ticketing under the *Contraventions Act*. Enforcement officers include the Royal Canadian Mounted Police (RCMP), provincial and municipal police forces, as well as other groups of inspectors and enforcement officers.

Service standards for pleasure craft licence

Pleasure craft licence transactions are processed at TC's Pleasure Craft Licensing Centre. Transport Canada's current service standard is five working days upon receipt of a completed pleasure craft licence application. The proposed amendments would not have any effect on TC's current service standards.

Contact

Katie Frenette
Senior Marine Analyst
Legislative, Regulatory Policy and International Affairs
Marine Safety and Security
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street, 11th floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-949-4627
Fax: 613-991-4818
Email: katie.frenette@tc.gc.ca

contravention spécifiques jusqu'à l'occurrence de 500 \$ en vertu du *Règlement sur les contraventions*. L'application des règlements se fait par procédure sommaire ou par le biais d'une contravention en vertu de la *Loi sur les contraventions*. Parmi les agents d'exécution de la loi, on retrouve la Gendarmerie royale du Canada (GRC), les forces policières provinciales et municipales, ainsi que d'autres groupes d'inspecteurs et d'agents d'exécution.

Normes de service pour les embarcations de plaisance

Les demandes de permis d'embarcation de plaisance sont traitées au Centre de traitement des permis d'embarcation de plaisance de Transports Canada. La norme de service actuelle de Transports Canada s'élève à cinq jours ouvrables à la réception d'une demande complète de permis d'embarcation de plaisance. Les modifications proposées n'auraient aucune incidence sur les normes actuelles de service de TC.

Personne-ressource

Katie Frenette
Analyste maritime principale
Affaires législatives, réglementaires, politiques et internationales
Sécurité et sûreté maritimes
Transports Canada
Place de Ville, tour C
330, rue Sparks, 11^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-949-4627
Télécopieur : 613-991-4818
Courriel : katie.frenette@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to sections 120 and 207^a of the *Canada Shipping Act, 2001*^b, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Small Vessel Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Katie Frenette, Senior Marine Analyst, Legislative, Regulatory, Policy and International Affairs, Marine

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu des articles 120 et 207^a de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les petits bâtiments*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Katie Frenette, analyste maritime principale, Affaires législatives, réglementaires, politiques et internationales,

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

^b S.C. 2001, c. 26

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

^b L.C. 2001, ch. 26

Safety and Security, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, 11th floor, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-949-4627; TTY: 1-888-675-6863; fax: 613-991-4818; email: katie.frenette@tc.gc.ca).

Ottawa, December 14, 2017

Jurica Čapkun
Assistant Clerk of the Privy Council

Regulations Amending the Small Vessel Regulations

Amendments

1 Section 106 of the *Small Vessel Regulations*¹ is replaced by the following:

106 A pleasure craft licence is valid for a period of 10 years beginning on the day on which it is issued, transferred or renewed.

2 (1) Subitem 1(b) of the table to section 205 of the Regulations is replaced by the following:

Column 2	
Item	Visual Signals
1	(b) three pyrotechnic distress signals, not more than one of which is a smoke signal

(2) Subitem 2(b) of the table to section 205 of the Regulations is replaced by the following:

Column 2	
Item	Visual Signals
2	(b) six pyrotechnic distress signals, not more than two of which are smoke signals

3 The portion of item 2 of the table to section 210 of the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Life-Saving Appliance
2	if the human-powered pleasure craft is more than 6 m in length, a watertight flashlight and six pyrotechnic distress signals, not more than two of which are smoke signals

¹ SOR/2010-91

Sécurité et sûreté maritimes, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, 11^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-949-4627; ATS : 1-888-675-6863; téléc. : 613-991-4818; courriel : katie.frenette@tc.gc.ca).

Ottawa, le 14 décembre 2017

Le greffier adjoint du Conseil privé
Jurica Čapkun

Règlement modifiant le Règlement sur les petits bâtiments

Modifications

1 L'article 106 du *Règlement sur les petits bâtiments*¹ est remplacé par ce qui suit :

106 Les permis d'embarcation de plaisance sont valides pour une période de dix ans à compter de la date de leur délivrance, de leur transfert ou de leur renouvellement.

2 (1) L'alinéa 1b) du tableau de l'article 205 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Signaux visuels
1	b) soit trois signaux de détresse pyrotechniques dont au plus un signal fumigène.

(2) L'alinéa 2b) du tableau de l'article 205 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Signaux visuels
2	b) d'autre part, six signaux de détresse pyrotechniques dont au plus deux signaux fumigènes.

3 Le passage de l'article 2 du tableau de l'article 210 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Engins de sauvetage
2	Si l'embarcation de plaisance à propulsion humaine est de plus de 6 m de longueur, une lampe de poche étanche à l'eau et six signaux de détresse pyrotechniques dont au plus deux signaux fumigènes.

¹ DORS/2010-91

4 Section 213 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(3) For a pleasure craft more than 6 m in length, the number of pyrotechnic distress signals referred to in subitems 2(b) and 3(b) of the table to section 205 and in item 2 of the table to section 210 may be reduced up to a maximum of 50%, provided the number of smoke signals does not exceed 50% of the permitted number of smoke signals in those tables, if the pleasure craft is equipped with

- (a)** a means of two-way radio communication;
- (b)** a 406 MHz personal locator beacon that is the subject of a technical acceptance certificate issued under subparagraph 5(1)(a)(iv) of the *Radiocommunication Act*, worn by the pleasure craft operator; or
- (c)** a 406 MHz emergency position-indicating radio beacon.

5 Paragraph 218(b) of the Regulations is replaced by the following:

- (b)** a watertight flashlight or three pyrotechnic distress signals, not more than one of which is a smoke signal;

6 Section 220 of the Regulations and the heading “Paddleboats, Watercycles, and Sealed-Hull, Sit-on-Top Kayaks” are replaced by the following:

**Paddleboats, Watercycles,
Stand-Up Paddleboards,
Sealed-Hull Kayaks and
Sit-on-Top Kayaks**

220. If every person on board a paddleboat, a watercycle, a stand-up paddleboard, a sealed-hull kayak or a sit-on-top kayak is wearing a personal floatation device or life-jacket of an appropriate size, the paddleboat, watercycle, stand-up paddleboard or kayak is required to carry on board only the following safety equipment:

- (a)** a sound-signalling device; and
- (b)** a watertight flashlight, if the paddleboat, watercycle, stand-up paddleboard or kayak is operated after sunset or before sunrise or in periods of restricted visibility.

4 L'article 213 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) À bord d'une embarcation de plaisance de plus de 6 m de longueur, le nombre de signaux de détresse pyrotechniques prévu aux alinéas 2b) et 3b) du tableau de l'article 205 et à l'article 2 du tableau de l'article 210 peut être réduit d'au plus cinquante pour cent, à condition que le nombre de signaux fumigènes ne dépasse pas la moitié du nombre de signaux fumigènes prévu dans ces tableaux, si l'embarcation de plaisance est équipée de l'un des appareils suivants :

- a)** un système de communication radio bidirectionnelle;
- b)** une balise de localisation personnelle fonctionnant sur la fréquence de 406 MHz et faisant l'objet d'un certificat d'approbation technique délivré en vertu du sous-alinéa 5(1)a)iv) de la *Loi sur la radiocommunication*, portée par l'utilisateur de l'embarcation de plaisance;
- c)** une radiobalise de localisation de sinistre fonctionnant sur la fréquence de 406 MHz.

5 L'alinéa 218 b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- b)** une lampe de poche étanche à l'eau ou trois signaux de détresse pyrotechniques dont au plus un signal fumigène;

6 L'article 220 du même règlement et l'intertitre « Pédalos, vélos nautiques et kayak à coque fermée et à habitacle ouvert » le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Pédalos, vélos nautiques, planches à pagaie et kayaks à coque fermée ou à habitacle ouvert

220 Le pédalo, le vélo nautique, la planche à pagaie ou le kayak à coque fermée ou à habitacle ouvert à bord duquel chaque personne porte un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille n'a à avoir à bord que l'équipement de sécurité suivant :

- a)** un dispositif de signalisation sonore;
- b)** si le pédalo, le vélo nautique, la planche à pagaie ou le kayak est utilisé après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, une lampe de poche étanche à l'eau.

Coming into Force

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

[51-1-o]

Entrée en vigueur

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

[51-1-o]

INDEX

COMMISSIONS

Canadian International Trade Tribunal

Appeals	
Notice No. HA-2017-018.....	4964
Inquiry	
Construction services.....	4965

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

Decisions	4966
* Notice to interested parties.....	4965
Part 1 applications	4966

Parks Canada Agency

Species at Risk Act	
Description of critical habitat of the Red Knot (<i>Calidris canutus rufa</i> subspecies) in Wapusk National Park of Canada.....	4967

GOVERNMENT NOTICES

Bank of Canada

Statement	
Statement of financial position as at November 30, 2017.....	4960

Environment, Dept. of the

Notice to interested parties — Clean Fuel Standard regulatory framework.....	4950
Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Order 2017-66-10-02 Amending the Non-domestic Substances List	4955
Order 2017-87-10-02 Amending the Non-domestic Substances List	4956

Privy Council Office

Appointment opportunities.....	4958
--------------------------------	------

Public Safety and Emergency Preparedness, Dept. of

Criminal Code	
Designation as fingerprint examiner.....	4957
Revocation of designation as fingerprint examiner.....	4958

MISCELLANEOUS NOTICES

* Axa Art Insurance Corporation	
Release of assets.....	4968

MISCELLANEOUS NOTICES — *Continued*

* SCOR SE	
Application to establish a Canadian branch.....	4968

PARLIAMENT

Chief Electoral Officer

Canada Elections Act	
Deregistration of a registered electoral district association.....	4963
Deregistration of a registered political party.....	4963

House of Commons

* Filing applications for private bills (First Session, Forty-Second Parliament).....	4962
---	------

Senate

Royal assent	
Bills assented to	4962

PROPOSED REGULATIONS

Atlantic Pilotage Authority

Pilotage Act	
Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996	4970

Finance, Dept. of

Canadian Payments Act	
By-law Amending the Canadian Payments Association By-law No. 3 — Payment Items and Automated Clearing Settlement System	4986

Transport, Dept. of

Aeronautics Act	
Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VI — Flight Data Recorder and Cockpit Voice Recorder).....	4996
Canada Shipping Act, 2001	
Regulations Amending the Small Vessel Regulations	5023

* This notice was previously published.

INDEX

AVIS DIVERS

* Axa Art Insurance Corporation Libération d'actif.....	4968
* SCOR SE Demande d'établissement d'une succursale canadienne.....	4968

AVIS DU GOUVERNEMENT

Banque du Canada

Bilan État de la situation financière au 30 novembre 2017.....	4961
--	------

Conseil privé, Bureau du Possibilités de nominations.....	4958
---	------

Environnement, min. de l'

Avis aux parties intéressées — Cadre de réglementation pour la Norme sur les combustibles propres.....	4950
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Arrêté 2017-66-10-02 modifiant la Liste extérieure.....	4955
Arrêté 2017-87-10-02 modifiant la Liste extérieure.....	4956

Sécurité publique et de la Protection civile, min. de la

Code criminel Désignation à titre de préposé aux empreintes digitales.....	4957
Révocation de nomination à titre de préposé aux empreintes digitales.....	4958

COMMISSIONS

Agence Parcs Canada

Loi sur les espèces en péril Description de l'habitat essentiel du Bécasseau maubèche (sous-espèce Calidris canutus rufa) dans le parc national du Canada Wapusk.....	4967
---	------

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

* Avis aux intéressés.....	4965
Décisions.....	4966
Demandes de la partie 1.....	4966

COMMISSIONS (suite)

Tribunal canadien du commerce extérieur

Appels Avis n° HA-2017-018.....	4964
Enquête Services de construction.....	4965

PARLEMENT

Chambre des communes

* Demandes introductives de projets de loi privés (Première session, quarante-deuxième législature).....	4962
--	------

Directeur général des élections

Loi électorale du Canada Radiation d'un parti politique enregistré.....	4963
Radiation d'une association de circonscription enregistrée.....	4963

Sénat

Sanction royale Projets de loi sanctionnés.....	4962
--	------

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Administration de pilotage de l'Atlantique

Loi sur le pilotage Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996.....	4970
---	------

Finances, min. des

Loi canadienne sur les paiements Règlement administratif modifiant le Règlement administratif n° 3 de l'Association canadienne des paiements — instruments de paiement et système automatisé de compensation et de règlement.....	4986
---	------

Transports, min. des

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada Règlement modifiant le Règlement sur les petits bâtiments.....	5023
Loi sur l'aéronautique Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et VI – enregistreur de données de vol et enregistreur de la parole dans le poste de pilotage).....	4996

* Cet avis a déjà été publié.