

Canada Gazette

Part I



Gazette du Canada

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, FEBRUARY 9, 2019

OTTAWA, LE SAMEDI 9 FÉVRIER 2019

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 9, 2019, 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 9 janvier 2019 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	305
Appointments	321
Appointment opportunities	325
Parliament	
House of Commons	330
Commissions	331
(agencies, boards and commissions)	
Orders in Council	335
Proposed regulations	338
(including amendments to existing regulations)	
Index	362

TABLE DES MATIÈRES

Avis du gouvernement	305
Nominations	321
Possibilités de nominations	325
Parlement	
Chambre des communes	330
Commissions	331
(organismes, conseils et commissions)	
Décrets	335
Règlements projetés	338
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	363

GOVERNMENT NOTICES

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice of intent to amend the Domestic Substances List under subsection 87(3) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999 to indicate that subsection 81(3) of that Act applies to the substance hexanedioic acid, diisodecyl ester, also known as DIDA

Whereas the substance DIDA (Chemical Abstracts Service [CAS] Registry No. 27178-16-1) is specified on the *Domestic Substances List*;^a

Whereas the Minister of the Environment and the Minister of Health (the ministers) have conducted a screening assessment of DIDA under section 74 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b and, on February 9, 2019, published in the *Canada Gazette*, Part I, the final screening assessment report;

And whereas the ministers suspect that the information concerning a significant new activity in relation to this substance may contribute to determining the circumstances in which the substance is toxic or capable of becoming toxic within the meaning of section 64 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*,

Therefore, notice is hereby given that the Minister of the Environment intends to amend the *Domestic Substances List* pursuant to subsection 87(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* to indicate that subsection 81(3) of that Act applies to any significant new activities relating to this substance, as set out in this Notice.

Public comment period

Any person may, within 60 days of publication of this Notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to this proposal. All comments must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this Notice and can be submitted using the online reporting system through [Environment and Climate Change Canada's Single Window](#), sent by mail to the Executive Director, Program Development and Engagement Division, Department of the Environment, Gatineau, Quebec K1A 0H3, by fax to 819-938-5212, or by email to eccc.substances.eccc@canada.ca.

^a SOR/94-311

^b S.C. 1999, c. 33

AVIS DU GOUVERNEMENT

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis d'intention de modifier la Liste intérieure en vertu du paragraphe 87(3) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) pour indiquer que le paragraphe 81(3) de cette loi s'applique à la substance adipate de diisodécyle (aussi appelée DIDA)

Attendu que la substance DIDA (numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service [CAS] 27178-16-1) est inscrite sur la *Liste intérieure*^a;

Attendu que la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé (les ministres) ont effectué une évaluation préalable du DIDA en vertu de l'article 74 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b et, le 9 février 2019, ont publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* l'évaluation préalable finale;

Et attendu que les ministres soupçonnent que l'information concernant une nouvelle activité relative au DIDA pourrait contribuer à déterminer dans quelles circonstances cette substance est ou pourrait être toxique au sens de l'article 64 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*,

Avis est donné par les présentes que la ministre de l'Environnement a l'intention de modifier la *Liste intérieure* en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* pour indiquer que le paragraphe 81(3) de cette loi s'applique à toute nouvelle activité relative au DIDA, conformément au présent avis.

Période de consultation publique

Toute personne peut, dans les 60 jours suivant la date de publication du présent avis, soumettre des commentaires à la ministre de l'Environnement à l'égard de la présente proposition. Tous les commentaires doivent citer la Partie I de la *Gazette du Canada* ainsi que la date de publication du présent avis, et peuvent être envoyés au moyen du système de déclaration en ligne accessible par l'entremise du [Guichet unique d'Environnement et Changement climatique Canada](#) ou par la poste au Directeur général, Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes, Ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3, par télécopieur au 819-938-5212 ou par courrier électronique à l'adresse eccc.substances.eccc@canada.ca.

^a DORS/94-311

^b L.C. 1999, ch. 33

The final screening assessment document for the substance may be obtained from the Canada.ca (Chemical Substances) website.

In accordance with section 313 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, any person who provides information in response to this Notice may submit with the information a request that it be treated as confidential.

Nancy Hamzawi

Assistant Deputy Minister
Science and Technology Branch
On behalf of the Minister of the Environment

ANNEX

1. Part 1 of the *Domestic Substances List* is proposed to be amended by deleting the following:

27178-16-1

2. Part 2 of the *Domestic Substances List* is proposed to be amended by adding the following in numerical order:

Column 1	Column 2
Substance	Significant new activity for which substance is subject to subsection 81(3) of the Act
27178-16-1 S'	<p>1. In relation to the substance in Column 1, opposite to this section</p> <p>(a) the use of the substance in the manufacture of any of the following products containing the substance at a concentration equal to or greater than 0.6% by weight:</p> <p>(i) a consumer product to which the <i>Canada Consumer Product Safety Act</i> applies, other than its use in the manufacture of lubricants and automotive fluids that contain the substance at a concentration of less than 15% by weight,</p> <p>(ii) a natural health product as defined in subsection 1(1) of the <i>Natural Health Products Regulations</i>, other than its use in the manufacture of rinse-off products that contain the substance at a concentration equal to or less than 5% by weight, or</p> <p>(iii) a cosmetic, within the meaning of section 2 of the <i>Food and Drugs Act</i>, other than its use in the manufacture of rinse-off products that contain the substance at a concentration equal to or less than 5% by weight;</p>

L'évaluation préalable finale de cette substance peut être consultée à partir du site Web Canada.ca (Substances chimiques).

Conformément à l'article 313 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, quiconque fournit des renseignements en réponse au présent avis peut, en même temps, demander que les renseignements fournis soient considérés comme confidentiels.

La sous-ministre adjointe

Direction générale des sciences et de la technologie

Nancy Hamzawi

Au nom de la ministre de l'Environnement

ANNEXE

1. Il est proposé de modifier la partie 1 de la *Liste intérieure* par radiation de ce qui suit :

27178-16-1

2. Il est proposé de modifier la partie 2 de la même liste par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2
Substance	Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi
27178-16-1 S'	<p>1. À l'égard de la substance dans la colonne 1, à l'opposé de la présente section :</p> <p>a) l'utilisation de la substance dans la fabrication d'un des produits ci-après, s'il en résulte que la substance est présente dans ces produits à une concentration égale ou supérieure à 0,6 % en poids :</p> <p>(i) un produit de consommation visé par la <i>Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation</i>, autre que l'utilisation dans la fabrication des lubrifiants et fluides pour automobile qui contiennent la substance à une concentration inférieure à 15 % en poids,</p> <p>(ii) un produit de santé naturel, au sens du paragraphe 1(1) du <i>Règlement sur les produits de santé naturels</i>, autre que l'utilisation dans la fabrication de produits destinés à être rincés qui contiennent la substance en concentration inférieure ou égale à 5 % en poids,</p> <p>(iii) un cosmétique, au sens de l'article 2 de la <i>Loi sur les aliments et drogues</i>, autre que l'utilisation dans la fabrication de produits destinés à être rincés qui contiennent la substance en concentration inférieure ou égale à 5 % en poids;</p>

Column 1	Column 2	Colonne 1	Colonne 2
Substance	Significant new activity for which substance is subject to subsection 81(3) of the Act	Substance	Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi
	<p>(b) any activity involving the use of the substance in the following products, containing the substance at a concentration equal to or greater than 0.6% by weight, if the total quantity of the substance involved in the activity, during any one calendar year, is greater than 10 kg:</p> <p>(i) a consumer product to which the <i>Canada Consumer Product Safety Act</i> applies, other than an activity involving lubricants and automotive fluids that contain the substance at a concentration of less than 15% by weight,</p> <p>(ii) a natural health product as defined in subsection 1(1) of the <i>Natural Health Products Regulations</i>, other than an activity involving rinse-off products that contain the substance at a concentration equal to or less than 5% by weight, or</p> <p>(iii) a cosmetic, within the meaning of section 2 of the <i>Food and Drugs Act</i>, other than an activity involving rinse-off products that contain the substance at a concentration equal to or less than 5% by weight.</p>		<p>b) toute activité mettant en cause l'utilisation de la substance dans l'un des produits ci-après, si la substance est présente dans ces produits à une concentration égale ou supérieure à 0,6 % en poids, si la quantité totale de la substance en cause dans l'activité, au cours d'une année civile, est supérieure à 10 kg :</p> <p>(i) un produit de consommation visé par la <i>Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation</i>, à l'exception des activités mettant en cause des lubrifiants et fluides pour automobile qui contiennent la substance à une concentration inférieure à 15 % en poids,</p> <p>(ii) un produit de santé naturel, au sens du paragraphe 1(1) du <i>Règlement sur les produits de santé naturels</i>, à l'exception des activités mettant en cause des produits destinés à être rincés qui contiennent la substance en concentration inférieure ou égale à 5 % en poids,</p> <p>(iii) un cosmétique, au sens de l'article 2 de la <i>Loi sur les aliments et drogues</i>, à l'exception des activités mettant en cause des produits destinés à être rincés qui contiennent la substance en concentration inférieure ou égale à 5 % en poids.</p>
	<p>2. Despite item 1, the use of the substance as a research and development substance or as a site-limited intermediate substance as these expressions are defined in subsection 1(1) of the <i>New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)</i>, or as an export-only substance, is not a significant new activity.</p>		<p>2. L'article 1 ne vise pas l'utilisation de la substance en tant que substance destinée à la recherche et au développement ou en tant que substance intermédiaire limitée au site, au sens du paragraphe 1(1) du <i>Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)</i>, ni l'utilisation de la substance en tant que substance destinée à l'exportation.</p>
	<p>3. For each proposed significant new activity, the following information must be provided to the Minister at least 90 days before the commencement of the proposed significant new activity:</p> <p>(a) a description of the proposed significant new activity in relation to the substance;</p> <p>(b) the anticipated annual quantity of the substance to be used in relation to the significant new activity;</p> <p>(c) the information specified in items 3 to 7 of Schedule 4 to the <i>New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)</i>;</p> <p>(d) the information specified in paragraphs 2(d) to (f) and 8(f) and (g) of Schedule 5 of those Regulations;</p> <p>(e) a description of how the consumer product, natural health product, or cosmetic is intended to be used or applied;</p> <p>(f) the total quantity of the consumer product, natural health product, or cosmetic expected to be sold in Canada in a calendar year by the person undertaking the significant new activity;</p>		<p>3. Pour chaque nouvelle activité proposée, les renseignements ci-après doivent être fournis au ministre au moins 90 jours avant le commencement de la nouvelle activité proposée :</p> <p>a) la description de la nouvelle activité mettant en cause la substance;</p> <p>b) la quantité de la substance devant être utilisée au cours de l'année pour la nouvelle activité;</p> <p>c) les renseignements prévus aux articles 3 à 7 de l'annexe 4 du <i>Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)</i>;</p> <p>d) les renseignements prévus aux alinéas 2d) à f) et 8f) et g) de l'annexe 5 du même règlement;</p> <p>e) une description de l'utilisation ou de la méthode d'application envisagée du produit de consommation, du produit de santé naturel ou du cosmétique;</p> <p>f) la quantité totale du produit de consommation, du produit de santé naturel ou du cosmétique que la personne qui propose la nouvelle activité prévoit vendre au Canada au cours d'une année civile;</p>

Column 1	Column 2
Substance	Significant new activity for which substance is subject to subsection 81(3) of the Act
	<p>(g) a summary of all other information and test data in respect of the substance and/or its analogues that are in the possession of the person proposing the significant new activity, or to which they may reasonably be expected to have access and that are relevant to identifying hazards of the substance to the environment and human health and the degree of environmental and public exposure to the substance;</p> <p>(h) the identification of every other government agency, either outside or within Canada, that the person proposing the significant new activity has notified of the substance and, if known, the agency's file number, the outcome of the assessment and, if any, the risk management actions in relation to the substance imposed by those agencies;</p> <p>(i) the name, civic and postal addresses and telephone number and, if any, the fax number and email address of the person proposing the significant new activity and, if they are not resident in Canada, of the person resident in Canada that is authorized to act on their behalf; and</p> <p>(j) a certification that the information is accurate and complete, dated and signed by the person proposing the significant new activity if they are resident in Canada or, if not, by the person resident in Canada authorized to act on their behalf.</p> <p>4. The information above will be assessed within 90 days after the day on which it is received by the Minister.</p>

COMING INTO FORCE

3. The Order would come into force on the day on which it is registered.

EXPLANATORY NOTE

(This explanatory note is not part of the Notice of intent.)

Description

This Notice of intent (NOI) is an opportunity for the public to comment on the proposed amendment to the *Domestic Substances List* (DSL), pursuant to subsection 87(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA),¹ to apply the significant new activity (SNAc) provisions to the substance hexanedioic acid, diisodecyl ester

¹ Policy on the Use of Significant New Activity Provisions of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*

Colonne 1	Colonne 2
Substance	Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi
	<p>g) un résumé de tous les autres renseignements ou données d'essai à l'égard de la substance ou de ses analogues dont dispose la personne proposant la nouvelle activité, ou auxquels elle peut normalement avoir accès, et qui sont utiles pour déterminer les dangers que présente la substance pour l'environnement et la santé humaine de même que le degré d'exposition de l'environnement et du public à la substance;</p> <p>h) le nom des autres organismes publics, à l'étranger et au Canada, à qui la personne proposant la nouvelle activité a fourni des renseignements relatifs à la substance et, s'ils sont connus, le numéro de dossier attribué par l'organisme, les résultats de l'évaluation et, le cas échéant, les mesures de gestion des risques imposées à l'égard de la substance par ces organismes;</p> <p>i) le nom, les adresses municipale et postale, le numéro de téléphone et, le cas échéant, le numéro de télécopieur et l'adresse de courrier électronique de la personne proposant la nouvelle activité et, si elle ne réside pas au Canada, de la personne qui réside au Canada qui est autorisée à agir en son nom;</p> <p>j) une attestation portant que les renseignements sont exacts et complets, datée et signée par la personne proposant la nouvelle activité si elle réside au Canada ou, sinon, par la personne qui réside au Canada qui est autorisée à agir en son nom.</p> <p>4. Les renseignements qui précèdent seront évalués dans les 90 jours suivant leur réception par le ministre.</p>

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent arrêté entrerait en vigueur à la date de son enregistrement.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note explicative ne fait pas partie de l'avis d'intention.)

Description

Le présent avis d'intention donne l'occasion au public de commenter les modifications qu'il est proposé d'apporter à la *Liste intérieure*, en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE]¹, afin d'appliquer les dispositions relatives aux nouvelles activités (NAc) à la substance adipate de

¹ Politique sur l'application des dispositions relatives aux nouvelles activités de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*

(also known as DIDA, Chemical Abstracts Service [CAS] Registry No. 27178-16-1) of the Act.

Within 60 days of publication of the NOI, any person may submit comments to the Minister of the Environment (the Minister). These comments will be taken into consideration during the development of the Order amending the DSL to apply the SNAc provisions to this substance.

The DSL amendment is not in force until the Order is adopted by the Minister pursuant to subsection 87(3) of CEPA. The Order must be published in the *Canada Gazette*, Part II.

A number of other SNAc instruments are to be published in the near future that will also target consumer products. As a result, stakeholder input provided in response to the consumer product language proposed in this NOI may not be reflected in upcoming notices due to publication timelines. However, any input received will be taken into consideration during the development of all related notices and orders that pertain to consumer products.

Information-gathering mechanisms other than the SNAc provisions were considered, including the publication of a notice under section 71 of CEPA. However, this mechanism would collect information after the substance is used in new consumer products, cosmetics or natural health products. These uses could potentially lead to exposure sources of concern.

Applicability of the proposed Order

At this time, it is proposed that the Order amending the DSL would require any person (individual or corporation) engaging in a significant new activity in relation to DIDA to submit a Significant New Activity notification (SNAN) containing all of the information prescribed in the Order at least 90 days prior to the import, manufacture, or use of the substance for the significant new activity.

In order to address potential concerns, the Order would target the use of the substance in consumer products to which the *Canada Consumer Product Safety Act* (CCPSA) applies, in natural health products, as defined in subsection 1(1) of the *Natural Health Products Regulations*, and in cosmetics, within the meaning of section 2 of the *Food and Drugs Act*. For the manufacture of the consumer product, or natural health product, or cosmetic with the substance, notification would be required when the concentration of the substance is equal to or greater than 0.6% by weight.

diisodécyle (aussi appelée « DIDA », numéro d'enregistrement 27178-16-1 du Chemical Abstracts Service [CAS]).

Dans les 60 jours suivant la publication de l'avis d'intention, toute personne peut soumettre des commentaires à la ministre de l'Environnement (la ministre). Les commentaires seront pris en considération lors de l'élaboration de l'arrêté modifiant la *Liste intérieure* afin d'appliquer les dispositions relatives aux nouvelles activités à cette substance.

La modification apportée à la *Liste intérieure* n'entre pas en vigueur tant que l'arrêté n'a pas été adopté par la ministre en vertu du paragraphe 87(3) de la LCPE. L'arrêté doit être publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

D'autres instruments relatifs aux nouvelles activités seront publiés dans un avenir proche et viseront également les produits de consommation. Par conséquent, les commentaires des intervenants fournis en réponse au langage du produit de consommation proposé dans le présent avis d'intention pourraient ne pas être reflétés dans les prochains avis en raison des délais de publication. Cependant, toute contribution reçue sera prise en compte lors de l'élaboration de tous les avis et arrêtés relatifs aux produits de consommation.

Des méthodes de collecte d'information autres que l'utilisation des dispositions relatives aux NAc ont été envisagées, notamment l'ajout de la substance à une enquête obligatoire en vertu de l'article 71 de la LCPE. Toutefois, cet outil permettrait de recueillir des informations après que la substance aura pu être utilisée dans de nouveaux produits de consommation, cosmétiques ou de produits de santé naturels. Ces utilisations pourraient potentiellement entraîner des sources d'exposition préoccupantes.

Applicabilité de l'arrêté proposé

À l'heure actuelle, il est proposé que l'arrêté modifiant la *Liste intérieure* oblige toute personne (physique ou morale) qui s'engage dans une nouvelle activité mettant en cause le DIDA à soumettre une déclaration de nouvelle activité contenant toutes les informations prévues à l'arrêté au moins 90 jours avant d'importer, de fabriquer ou d'utiliser la substance pour la nouvelle activité.

Afin de répondre aux préoccupations potentielles, l'arrêté viserait l'utilisation de la substance dans des produits de consommation auxquels la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation* (LCSPC) s'applique, dans des produits de santé naturels au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les produits de santé naturels*, et dans des cosmétiques, tel que cette expression est définie à l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*. Pour la fabrication de produits de consommation, ou de produits de santé naturels ou de cosmétiques, une déclaration serait requise si la concentration de la substance dans le produit est égale ou supérieure à 0,6 % en poids.

For any other activity related to the substance, notification would be required when the concentration of the substance in the consumer product, or natural health product, or cosmetic is equal to or greater than 0.6% by weight, and the total quantity of the substance involved in the activity during a calendar year is greater than 10 kg.

For example, notification would be required if a company plans to import a product (for example toothpaste) to be used by consumers where the concentration of the substance in the product is 0.6% or greater and where there are more than 10 kg of the substance involved in a calendar year. Therefore, the import, manufacture, or use of the substance in such products would require notification. DIDA is not currently known to be used in cosmetics in Canada.

Activities not subject to the proposed Order

Activities involving the use of the substance in the manufacture of consumer products, natural health products, or cosmetics that contain the substance at a concentration less than 0.6% would not be subject to the Order. Similarly, any other activity involving the use of the substance in a consumer product, natural health product or cosmetic would not be subject to the Order if the total quantity of the substance involved in the activity is 10 kg or less in a calendar year. For any activity involving more than 10 kg of the substance in a calendar year, the proposed Order would not apply if the concentration of the substance is less than 0.6% by weight.

Activities involving the use of DIDA in lubricants or automotive fluids that contain the substance at a concentration of less than 15% by weight, and the use in a rinse-off natural health product or rinse-off cosmetic product that contains the substance at a concentration of 5% or less by weight are exempt from notification in the proposed Order.

The proposed Order would not apply to uses of the substance that are regulated under the acts of Parliament listed in Schedule 2 of CEPA, including the *Pest Control Products Act*, the *Fertilizers Act* and the *Feeds Act*. The Order would also not apply to transient reaction intermediates, impurities, contaminants, partially unreacted intermediates or, in some circumstances, to items such as wastes, mixtures or manufactured items. However, it should be noted that individual components of a mixture may be subject to notification under the Order. See subsection 81(6) and section 3 of CEPA, and section 3 of the

Pour toute autre activité avec la substance, une déclaration serait requise lorsque la concentration de la substance dans le produit de consommation, le produit de santé naturel ou le cosmétique est égale ou supérieure à 0,6 % en poids et la quantité totale de la substance contenue dans le produit au cours d'une année civile est supérieure à 10 kg.

Par exemple, une déclaration serait requise si une entreprise a l'intention d'importer un produit (par exemple le dentifrice) destiné à être utilisé par des consommateurs dont la concentration de la substance dans le produit en question est égale ou supérieure à 0,6 % et si plus de 10 kg de la substance sont mis en cause au cours d'une année civile. Par conséquent, une déclaration serait requise pour l'importation, la fabrication, ou l'utilisation de la substance dans tout produit visé par l'arrêté. L'utilisation de DIDA dans les cosmétiques n'est actuellement pas recensée au Canada.

Activités non assujetties à l'arrêté proposé

Les activités mettant en cause l'utilisation de la substance dans la fabrication des produits de consommation, des produits de santé naturels et des cosmétiques ne seraient pas visées par l'arrêté si la concentration de la substance dans le produit est inférieure à 0,6 % en poids. De même, toute autre activité mettant en cause l'utilisation de la substance dans un produit de consommation, dans un produit de santé naturel ou dans un cosmétique ne serait pas assujettie à l'arrêté si le produit contient une quantité totale de la substance de 10 kg ou moins au cours d'une année civile. Pour les activités utilisant plus de 10 kg de la substance au cours d'une année civile, l'arrêté ne s'appliquerait pas si la concentration de la substance dans le produit de consommation, produit de santé naturel ou cosmétique utilisée dans l'activité est inférieure à 0,6 % en poids.

Les activités mettant en cause l'utilisation de la substance dans des lubrifiants et fluides pour automobiles ne seraient pas visées par l'arrêté si la concentration de la substance dans le produit est inférieure à 15 % en poids. L'arrêté ne s'appliquerait pas non plus à l'utilisation de la substance dans un produit de santé naturel ou un produit cosmétique qui contient la substance à une concentration égale à 5 % en poids ou moins et qui est destiné à être rincé.

L'arrêté ne s'appliquerait pas aux utilisations de la substance qui sont réglementées sous le régime des lois fédérales qui figurent à l'annexe 2 de la LCPE, telles que la *Loi sur les produits antiparasitaires*, la *Loi sur les engrais* et la *Loi relative aux aliments du bétail*. L'arrêté ne s'appliquerait pas non plus aux intermédiaires de réaction transitoires, aux impuretés, aux contaminants, aux intermédiaires ayant subi une réaction partielle et, dans certains cas, à des éléments tels que des déchets, des mélanges ou des articles manufacturés. Cependant, les composants individuels d'un mélange pourraient devoir être déclarés

Guidelines for the Notification and Testing of New Substances: Chemicals and Polymers for additional information.

The use of the substance as a research and development substance, a site-limited intermediate substance, or an export-only substance would not require the submission of a SNAN, as these activities are not expected to result in exposure to the general population in Canada. The terms “research and development substance” and “site-limited intermediate substance” are defined in subsection 1(1) of the *New Substance Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*. An export-only substance is a substance that is manufactured or imported in Canada and destined solely for foreign markets.

Information to be submitted

The NOI sets out the proposed requirements for information that would have to be provided to the Minister 90 days before the day on which the substance is imported, manufactured or used for a significant new activity. The Department of the Environment and the Department of Health will use the information submitted in the SNAN to conduct human health and environmental assessments within 90 days after the complete information is received.

The information requirements in the proposed Order relate to general information in respect of the substance, details surrounding its use, and to exposure information. Some of the proposed information requirements are set out in the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*.

Additional guidance on preparing a SNAN can be found in section 4 of the *Guidelines for the Notification and Testing of New Substances: Chemicals and Polymers*.

Compliance

When assessing whether or not a substance is subject to SNAN provisions,² a person is expected to make use of information in their possession or to which they may reasonably be expected to have access. This means information in any of the notifier’s offices worldwide or other locations where the notifier can reasonably have access to the information. For example, manufacturers are expected to have access to their formulations, while importers or users

en vertu de l’arrêté. Pour en savoir plus, consulter le paragraphe 81(6) et l’article 3 de la LCPE ainsi que la section 3 des *Directives pour la déclaration et les essais de substances nouvelles : substances chimiques et polymères*.

L’utilisation du DIDA comme substance destinée à la recherche et au développement, à titre de substance intermédiaire limitée au site ou à titre de substance destinée à l’exportation n’exigerait pas la présentation d’une déclaration de nouvelle activité, parce que l’exposition entraînée par ces activités à la population générale au Canada n’est pas attendue. Le sens des expressions « destinée à la recherche et au développement » et « intermédiaire limitée au site » est défini au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*. Une substance destinée à l’exportation est une substance fabriquée ou importée au Canada et destinée uniquement aux marchés étrangers.

Renseignements à soumettre

L’avis d’intention indique les renseignements proposés qui devraient être transmis à la ministre 90 jours avant la date à laquelle la substance est importée, fabriquée ou utilisée en vue d’une nouvelle activité. Le ministère de l’Environnement et le ministère de la Santé utiliseront les renseignements fournis dans la déclaration de nouvelle activité pour mener une évaluation des risques pour la santé humaine et l’environnement dans les 90 jours suivant la réception des renseignements complets.

Les exigences en matière de renseignements dans l’arrêté proposé se rapportent à des informations générales sur la substance, à des détails concernant son utilisation et à des renseignements relatifs à l’exposition. Certaines de ces exigences proposées en matière de renseignements sont prévues au *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*.

Des indications supplémentaires sur la préparation d’une déclaration de nouvelle activité figurent à la section 4 des *Directives pour la déclaration et les essais de substances nouvelles : substances chimiques et polymères*.

Conformité

Au moment de déterminer si une substance est assujettie aux dispositions relatives aux nouvelles activités², on s’attend à ce qu’une personne utilise les renseignements dont elle dispose ou auxquels elle devrait normalement avoir accès. L’expression « auxquels elle devrait avoir accès » désigne les renseignements qui se trouvent dans n’importe quel bureau du déclarant dans le monde ou à d’autres endroits où le déclarant peut raisonnablement y

² Significant New Activity Publications under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*

² Publications relatives aux nouvelles activités en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)*

of a substance, mixture, or product are expected to have access to import records, usage information and the relevant safety data sheets (SDS).

Although an SDS is an important source of information on the composition of a purchased product, it should be noted that the goal of the SDS is to protect the health of workers in the workplace from specific hazards of chemical products. Therefore, an SDS may not list all product ingredients that may be subject to an order due to human health or environmental concerns. Any person requiring more detailed information on product composition is encouraged to contact their supplier.

If any information becomes available that reasonably supports the conclusion that the substance DIDA is toxic or capable of becoming toxic, the person who is in possession of the information and is involved in activities with the substance is obligated, under section 70 of CEPA, to provide that information to the Minister without delay.

A company can submit a SNAN on behalf of its clients. For example, in cases where a person takes possession and control of a substance from another person, they may not be required to submit a SNAN, under certain conditions, if their activities were covered by an original SNAN. The Substances Management Advisory Note, "[Clarification in relation to the submission of Significant New Activity Notifications in application of the Canadian Environmental Protection Act, 1999](#)," provides more detail on this subject.

Any person who transfers the physical possession or control of a substance subject to an order should notify all persons to whom the physical possession or control is transferred of the obligation to comply with the order, including the obligation to notify the Minister of any significant new activity and to provide all the required information outlined above.

A pre-notification consultation (PNC) is recommended for notifiers who wish to consult during the planning or preparation of their SNAN to discuss any questions or concerns they have about the prescribed information and test plans.

Where a person has questions concerning their obligations to comply with a notice or order, believes they may be out of compliance, or would like to request a PNC, they are encouraged to discuss their particular circumstances

avoir accès. Par exemple, on s'attend à ce que les fabricants aient accès aux renseignements sur leurs formulations, tandis que les importateurs ou les utilisateurs d'une substance, d'un mélange ou d'un produit devraient avoir accès aux documents d'importation, aux données sur l'utilisation et aux fiches de données de sécurité (FDS) pertinentes.

Bien que la FDS soit une source importante d'information sur la composition d'un produit acheté, il est à noter que l'objectif de la FDS est de protéger la santé des travailleurs sur le lieu de travail contre les risques spécifiques liés à des produits chimiques. Par conséquent, il est possible qu'une FDS ne répertorie pas tous les ingrédients d'un produit qui peuvent faire l'objet d'un arrêté en raison de préoccupations pour la santé humaine ou l'environnement. Toute personne souhaitant obtenir de plus amples renseignements concernant la composition d'un produit est invitée à communiquer avec son fournisseur.

Si des renseignements sont disponibles pour appuyer raisonnablement la conclusion que la substance DIDA est toxique ou qu'elle peut le devenir, la personne qui possède ces renseignements, ou qui en a connaissance, et qui participe à des activités mettant en cause la substance est tenue, en vertu de l'article 70 de la LCPE, de communiquer ces renseignements sans délai à la ministre.

Une entreprise peut présenter une déclaration de nouvelle activité au nom de ses clients. Par exemple, dans le cas où une personne prend la possession ou le contrôle d'une substance provenant d'une autre personne, elle peut ne pas être tenue de soumettre une déclaration de nouvelle activité, sous certaines conditions, si les activités faisaient l'objet de la déclaration d'origine. La note d'avis de la gestion des substances, « [Clarification relativement à la déclaration de nouvelle activité en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement \(1999\)](#) », fournit plus de détails à ce sujet.

Quiconque transfère la possession matérielle ou le contrôle de la substance visée par un arrêté devrait aviser toutes les personnes à qui sont transférés la possession matérielle ou le contrôle de l'obligation qu'elles ont de se conformer à l'arrêté, notamment de l'obligation d'aviser la ministre de toute nouvelle activité et de fournir l'information prescrite ci-dessus.

Une consultation avant déclaration peut être effectuée par les déclarants au cours de la planification ou de la préparation de leur déclaration de nouvelle activité pour discuter des questions ou des préoccupations qu'ils ont au sujet de l'information prescrite requise ou de la planification des essais.

Si une personne a des questions concernant ses obligations de se conformer aux dispositions d'un avis ou d'un arrêté, si elle pense qu'elle est en situation de non-conformité ou si elle veut demander une consultation

by contacting the Substances Management Information Line.³

CEPA is enforced in accordance with the publicly available [Compliance and Enforcement Policy for the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*](#). In instances of non-compliance, consideration is given to the following factors when deciding which enforcement measure to take: nature of the alleged violation, effectiveness in achieving compliance with CEPA and its regulations, and consistency in enforcement.

[6-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order 2019-87-02-02 Amending the Non-domestic Substances List

Whereas, pursuant to subsection 87(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 subsection 87(5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, makes the annexed *Order 2019-87-02-02 Amending the Non-domestic Substances List*.

Gatineau, January 28, 2019

Catherine McKenna
Minister of the Environment

avant déclaration, on l'invite à discuter de sa situation particulière en communiquant avec la Ligne d'information de la gestion des substances³.

La LCPE est appliquée conformément à la [Politique de conformité et d'application de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement \(1999\)*](#), laquelle est accessible au public. En cas de non-conformité, on tient compte des facteurs suivants lorsque vient le moment de décider des mesures d'application de la loi à prendre : la nature de l'infraction présumée, l'efficacité à obtenir la conformité avec la LCPE et ses règlements, et la cohérence dans l'application de la loi.

[6-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Arrêté 2019-87-02-02 modifiant la Liste extérieure

Attendu que, conformément au paragraphe 87(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 du paragraphe 87(5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, la ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2019-87-02-02 modifiant la Liste extérieure*, ci-après.

Gatineau, le 28 janvier 2019

La ministre de l'Environnement
Catherine McKenna

³ The Substances Management Information Line can be contacted at eccc.substances.eccc@canada.ca (email), 1-800-567-1999 (toll-free in Canada), and 819-938-3232 (outside of Canada).

^a S.C. 1999, c. 33

^b SOR/94-311

³ La Ligne d'information de la gestion des substances : eccc.substances.eccc@canada.ca (courriel), 1-800-567-1999 (sans frais au Canada), 819-938-3232 (à l'extérieur du Canada).

^a L.C. 1999, ch. 33

^b DORS/94-311

Order 2019-87-02-02 Amending the Non-domestic Substances List

Amendment

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

29658-26-2
70632-12-1
72783-16-5
1173160-50-3

Coming into Force

2 This Order comes into force on the day on which the Order 2019-87-02-01 Amending the Domestic Substances List comes into force.

[6-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

DEPARTMENT OF HEALTH

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Publication of final decision after screening assessment of a substance — hexanedioic acid, diisodecyl ester (DIDA), CAS RN¹ 27178-16-1 — specified on the Domestic Substances List (subsection 77(6) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

Whereas DIDA is a substance identified under subsection 73(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas a summary of the screening assessment conducted on DIDA pursuant to section 74 of the Act is annexed hereby;

And whereas it is concluded that the substance does not meet any of the criteria set out in section 64 of the Act,

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

¹ The Chemical Abstracts Service Registry Number (CAS RN) is the property of the American Chemical Society, and any use or redistribution, except as required in supporting regulatory requirements and/or for reports to the Government of Canada when the information and the reports are required by law or administrative policy, is not permitted without the prior, written permission of the American Chemical Society.

Arrêté 2019-87-02-02 modifiant la Liste extérieure

Modification

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

29658-26-2
70632-12-1
72783-16-5
1173160-50-3

Entrée en vigueur

2 Le présent arrêté entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'Arrêté 2019-87-02-01 modifiant la Liste intérieure.

[6-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

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

Publication de la décision finale après évaluation préalable d'une substance — l'adipate de diisodécyle (DIDA), NE CAS¹ 27178-16-1 — inscrite sur la Liste intérieure [paragraphe 77(6) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]

Attendu que l'adipate de diisodécyle est une substance qui satisfait aux critères du paragraphe 73(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu qu'un résumé de l'évaluation préalable de l'adipate de diisodécyle réalisée en application de l'article 74 de la Loi est ci-annexé;

Attendu qu'il est conclu que cette substance ne satisfait à aucun des critères de l'article 64 de la Loi,

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

¹ Le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS) est la propriété de l'American Chemical Society. Toute utilisation ou redistribution, sauf si elle sert à répondre aux besoins législatifs ou si elle est nécessaire à des rapports destinés au gouvernement du Canada lorsque des renseignements ou des rapports sont exigés par la loi ou une politique administrative, est interdite sans l'autorisation écrite préalable de l'American Chemical Society.

Notice therefore is hereby given that the Minister of the Environment and the Minister of Health (the ministers) propose to take no further action on this substance at this time under section 77 of the Act.

Notice is further given that the Minister of the Environment intends to amend the *Domestic Substances List* pursuant to subsection 87(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* to indicate that subsection 81(3) of that Act applies with respect to DIDA.

Catherine McKenna

Minister of the Environment

Ginette Petitpas Taylor

Minister of Health

ANNEX

Summary of the screening assessment of DIDA

Pursuant to section 74 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), the Minister of the Environment and the Minister of Health have conducted a screening assessment of one of two substances originally referred to collectively under the Chemicals Management Plan as the Aliphatic Diesters Group. The substance in question, hexanedioic acid, diisodecyl ester (Chemical Abstracts Service Registry Number [CAS RN] 27178-16-1), hereinafter referred to as DIDA, was identified as a priority for assessment as it met categorization criteria under subsection 73(1) of CEPA. The other substance was subsequently determined to be of low concern through another approach, and the decision for this substance is provided in a separate report.² Accordingly, this screening assessment addresses DIDA.

According to information submitted pursuant to a CEPA section 71 notice, there were no reports of manufacture of DIDA above the reporting threshold of 100 kg in Canada in 2011. DIDA was reported to be imported into Canada in 2011 in the range of 1 000 000 to 10 000 000 kg for use as a plasticizer in electrical cables, as processing aids and as an ingredient in lubricants and greases. Lubricant-type products available to consumers in Canada containing DIDA were identified as motor oils, power steering fluids, aerosol lubricants and lubricant products designed to stop oil leaks. In addition, DIDA is present as a non-medicinal ingredient in natural health products.

² The conclusion for the substance bearing CAS RN 103-24-2 is provided in the screening assessment titled "Substances Identified as Being of Low Concern based on the Ecological Risk Classification of Organic Substances and the Threshold of Toxicological Concern (TTC)-based Approach for Certain Substances."

Avis est par les présentes donné que le ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé (les ministres) ont l'intention de ne rien faire pour le moment à l'égard de cette substance en vertu de l'article 77 de la Loi.

Avis est de plus donné que le ministre de l'Environnement a l'intention de modifier la *Liste intérieure* en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* pour indiquer que le paragraphe 81(3) de cette loi s'applique relativement à l'adipate de diisodécyle.

La ministre de l'Environnement

Catherine McKenna

La ministre de la Santé

Ginette Petitpas Taylor

ANNEXE

Résumé de l'évaluation préalable de l'adipate de diisodécyle

En vertu de l'article 74 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE], la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé ont réalisé l'évaluation préalable d'une des deux substances collectivement appelées le « groupe des diesters aliphatiques » dans le cadre du Plan de gestion des substances chimiques. Cette substance, l'adipate de diisodécyle (numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service [NE CAS] 27178-16-1), ci-après le DIDA, a été jugée prioritaire aux fins d'évaluation, car elle satisfaisait aux critères de catégorisation en vertu du paragraphe 73(1) de la LCPE. L'autre substance a subséquemment été jugée peu préoccupante selon une autre approche et la décision pour cette substance est présentée dans un rapport distinct². En conséquence, la présente évaluation préalable traite uniquement du DIDA.

D'après les renseignements requis conformément à l'avis publié en vertu de l'article 71 de la LCPE, il n'y a eu aucune déclaration de production de DIDA supérieure au seuil de déclaration de 100 kg au Canada en 2011. Selon les déclarations, la quantité de DIDA importée au Canada en 2011 totalisait entre 1 000 000 et 10 000 000 kg et cette substance a été utilisée comme plastifiant dans les câbles électriques, agent de transformation et ingrédient dans les lubrifiants et les graisses. Les produits lubrifiants disponibles pour les consommateurs au Canada et contenant du DIDA comprennent les huiles moteur, les fluides de direction assistée, des lubrifiants en aérosol et les produits

² La conclusion pour la substance portant le NE CAS 103-24-2 est fournie dans l'évaluation préalable intitulée « Substances jugées comme étant peu préoccupantes au moyen de l'approche de la Classification du risque écologique des substances organiques et de l'approche fondée sur le seuil de préoccupation toxicologique (SPT) pour certaines substances ».

The ecological risks of DIDA were characterized using the ecological risk classification of organic substances (ERC). The ERC is a risk-based approach that employs multiple metrics for both hazard and exposure based on weighted consideration of multiple lines of evidence for determining risk classification. Hazard profiles are established based principally on metrics regarding mode of toxic action, chemical reactivity, food web-derived internal toxicity thresholds, bioavailability, and chemical and biological activity. Metrics considered in the exposure profiles include potential emission rate, overall persistence, and long-range transport potential. A risk matrix is used to assign a low, moderate or high level of potential concern for substances on the basis of their hazard and exposure profiles. Based on the outcome of the ERC analysis, DIDA is considered unlikely to cause ecological harm.

Considering all available lines of evidence presented in this screening assessment, there is a low risk of harm to the environment from DIDA. It is concluded that DIDA does not meet the criteria under paragraph 64(a) or (b) of CEPA, as it is not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity or that constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends.

With respect to human health, a read-across approach was used to characterize the potential health effects of DIDA. Specifically, developmental toxicity was identified as the critical effect for risk characterization purposes using data available from the analogue di-(2-ethylhexyl) adipate (DEHA, CAS RN 103-23-1). On the basis of a comparison of exposure estimates and critical effect levels identified in health effects studies, the margins of exposure were considered to be adequate to address uncertainties in the exposure and human health effects databases.

On the basis of the information presented in this screening assessment, it is concluded that DIDA does not meet the criteria under paragraph 64(c) of CEPA, as it is not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

lubrifiants conçus pour arrêter les fuites d'huile. En outre, le DIDA est présent comme ingrédient non médicinal dans les produits de santé naturels.

Les risques pour l'environnement associés au DIDA ont été caractérisés à l'aide de la classification du risque écologique des substances organiques (CRE). La CRE est une méthode de classification des risques qui tient compte de plusieurs paramètres liés au danger et à l'exposition et utilise une pondération des éléments de preuve pour catégoriser le risque. Les profils de risques reposent principalement sur des paramètres liés au mode d'action toxique, à la réactivité chimique, à des seuils de toxicité interne dérivés du réseau trophique, de la biodisponibilité et de l'activité chimique et biologique. Les paramètres pris en compte pour dresser les profils d'exposition sont le taux d'émission potentielle, la persistance globale et le potentiel de transport sur de grandes distances. À l'aide d'une matrice des risques, on assigne un potentiel de préoccupation — faible, modéré ou élevé — aux substances en fonction de leurs profils de danger et d'exposition. D'après les résultats obtenus avec l'approche de la CRE, il est peu probable que le DIDA cause des effets nocifs pour l'environnement.

Compte tenu de tous les éléments de preuve contenus dans la présente évaluation préalable, le DIDA présente un faible risque de nuire à l'environnement. Il a été conclu que le DIDA ne satisfait pas aux critères énoncés aux alinéas 64a) ou b) de la LCPE, car il ne pénètre pas dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique ou à mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie.

En ce qui concerne la santé humaine, une approche par lecture croisée a été utilisée pour caractériser les effets potentiels du DIDA sur la santé. Plus précisément, la toxicité pour le développement a été cernée comme effet critique aux fins de caractérisation des risques en fonction des données disponibles à partir de l'analogue adipate de bis(2-éthylhexyle) [DEHA, NE CAS 103-23-1]. Sur la base d'une comparaison des estimations de l'exposition et des niveaux d'effet critique relevés dans les études sur les effets sur la santé, les marges d'exposition ont été jugées adéquates pour répondre aux incertitudes dans les bases de données sur l'exposition et les effets sur la santé humaine.

D'après les renseignements présentés dans la présente évaluation préalable, il a été conclu que le DIDA ne répond pas aux critères énoncés à l'alinéa 64c) de la LCPE, car il ne pénètre pas dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines.

Overall conclusion

It is concluded that DIDA does not meet any of the criteria set out under section 64 of CEPA.

The screening assessment for these substances is available on the [Canada.ca \(Chemical Substances\) website](https://www.canada.ca/Chemical-Substances).

Consideration for follow-up

Because DIDA is listed on the *Domestic Substances List* (DSL), its import and manufacture in Canada are not subject to notification under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* under subsection 81(1) of CEPA. Given the hazardous properties of this substance, there is concern that new activities that have not been identified or assessed could lead to this substance meeting the criteria set out in section 64 of the Act. Therefore, the Government of Canada intends to amend the DSL, under subsection 87(3) of the Act, to indicate that the significant new activity (SNAc) provisions under subsection 81(3) of the Act apply with respect to this substance.

A significant new activity can include an activity that is not currently occurring or an existing activity involving a different quantity or concentration, or occurring in different circumstances, that could affect the exposure pattern of the substance. The SNAc provisions trigger an obligation for a person (individual or corporation) to provide, and for the Government to assess, specific information about a substance when a person proposes to use the substance in a significant new activity. The ministers will assess the information provided by the notifier and other information available to them to determine whether the substance, if used in the proposed new activity, could pose a risk to the environment or human health, and if so, whether risk management is required.

[6-1-o]

Conclusion générale

Il est conclu que l'adipate de diisodécyle ne satisfait à aucun des critères énoncés à l'article 64 de la LCPE.

L'évaluation préalable de cette substance est accessible sur le [site Web Canada.ca \(Substances chimiques\)](https://www.canada.ca/Substances-chimiques).

Mesures de suivi envisagées

Puisque l'adipate de diisodécyle figure sur la *Liste intérieure* (LI), son importation et sa fabrication au Canada ne sont pas assujetties aux exigences de déclaration prévues au *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* en vertu du paragraphe 81(1) de la LCPE. Toutefois, puisque la substance peut avoir des effets préoccupants sur l'environnement et sur la santé humaine, on soupçonne que de nouvelles activités qui n'ont pas encore été déterminées ou évaluées pourraient faire en sorte que cette substance réponde aux critères énoncés à l'article 64 de la LCPE. Par conséquent, le gouvernement du Canada propose de modifier la LI en vertu du paragraphe 87(3) de la LCPE afin d'indiquer que les dispositions relatives aux nouvelles activités (NAc) du paragraphe 81(3) de la Loi s'appliquent pour cette substance.

Une nouvelle activité peut être une activité qui n'a pas été menée avec la substance dans le passé ou une activité actuelle mettant en cause des quantités ou des circonstances différentes susceptibles d'avoir une incidence sur le profil d'exposition de la substance. Les dispositions relatives aux NAc obligent une personne (physique ou morale) à fournir des renseignements précis sur une substance lorsqu'elle propose d'utiliser la substance dans le cadre d'une nouvelle activité, que le gouvernement doit ensuite évaluer. Les ministres évaluent les renseignements fournis par le déclarant et les autres renseignements à leur disposition afin de déterminer si, utilisée dans la nouvelle activité proposée, la substance présente un risque pour l'environnement et la santé humaine et, si tel est le cas, si des mesures de gestion des risques sont nécessaires.

[6-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**DEPARTMENT OF HEALTH****CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999**

Publication of final decision after screening assessment of nine substances in the Benzoates Group specified on the Domestic Substances List (paragraphs 68(b) and (c) or subsection 77(6) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

Whereas the seven substances identified in the annex below are substances identified under subsection 73(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas a summary of the screening assessment conducted on two substances pursuant to paragraphs 68(b) and (c) of the Act and on seven of the remaining substances pursuant to section 74 of the Act is annexed hereby;

And whereas it is concluded that the substances do not meet any of the criteria set out in section 64 of the Act,

Notice therefore is hereby given that the Minister of the Environment and the Minister of Health (the ministers) propose to take no further action at this time under section 77 of the Act for the seven substances identified under subsection 73(1) of the Act.

Notice is further given that the ministers propose to take no further action on the remaining two substances at this time.

Catherine McKenna
Minister of the Environment

Ginette Petitpas Taylor
Minister of Health

ANNEX**Summary of the screening assessment of the Benzoates Group**

Pursuant to section 68 or 74 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), the Minister of the Environment and the Minister of Health have conducted a screening assessment of 9 of 10 substances referred to collectively under the Chemicals Management Plan as the Benzoates Group. These 9 substances were identified as priorities for assessment, as they met categorization criteria under subsection 73(1) of CEPA or were considered a priority on the basis of other human health concerns. The

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

Publication de la décision finale après évaluation préalable de neuf substances du groupe des benzoates inscrites sur la Liste intérieure [alinéas 68b) et c) ou paragraphe 77(6) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]

Attendu que les sept substances énumérées dans l'annexe ci-dessous sont des substances qui satisfont aux critères du paragraphe 73(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu qu'un résumé de l'évaluation préalable des substances réalisée en application des alinéas 68b) et c) de la Loi pour deux substances et en application de l'article 74 pour sept substances est ci-annexé;

Attendu qu'il est conclu que ces substances ne satisfont à aucun des critères de l'article 64 de la Loi,

Avis est par les présentes donné que le ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé (les ministres) ont l'intention de ne rien faire pour le moment en vertu de l'article 77 de la Loi à l'égard des sept substances qui satisfont aux critères du paragraphe 73(1) de la Loi.

Avis est de plus donné que les ministres ont l'intention de ne rien faire pour le moment à l'égard des deux substances restantes.

La ministre de l'Environnement
Catherine McKenna

La ministre de la Santé
Ginette Petitpas Taylor

ANNEXE**Résumé de l'évaluation préalable du groupe des benzoates**

En vertu des articles 68 ou 74 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE], la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé ont procédé à une évaluation préalable de 9 des 10 substances appelées collectivement « groupe des benzoates » dans le Plan de gestion des produits chimiques. Ces 9 substances ont été considérées comme prioritaires pour une évaluation, car elles satisfont aux critères de catégorisation du paragraphe 73(1) de la LCPE ou ont été déclarées d'intérêt

tenth substance was subsequently determined to be of low concern for risk to ecological or human health, and the decision for this substance is provided in a separate report.¹ Accordingly, this screening assessment addresses the 9 substances listed in the table below, which will hereinafter be referred to as the Benzoates Group.

Substances in the Benzoates Group

CAS RN ²	Domestic Substances List name	Common name
93-58-3	Benzoic acid, methyl ester	Methyl benzoate
93-89-0 ^a	Benzoic acid, ethyl ester	Ethyl benzoate
120-50-3 ^a	Benzoic acid, 2-methylpropyl ester	Isobutyl benzoate
120-55-8	Ethanol, 2,2'-oxybis-, dibenzoate	Diethylene glycol dibenzoate
136-60-7	Benzoic acid, butyl ester	Butyl benzoate
614-33-5	1,2,3-Propanetriol, tribenzoate	Tribenzoin
8024-05-3 ^b	Oils, tuberose	Tuberose oil
27138-31-4	Propanol, oxybis-, dibenzoate	Dipropylene glycol dibenzoate
68052-23-3	1,3-Pentanediol, 2,2,4-trimethyl-, dibenzoate	Trimethylpentanediyl dibenzoate

^a This substance was not identified under subsection 73(1) of CEPA, but was included in this assessment as it was considered a priority on the basis of other human health concerns.

^b This substance is a UVCB (substances of unknown or variable composition, complex reaction products, or biological material).

All nine substances in this assessment were included in a survey conducted under a CEPA section 71 notice. Reported imported quantities ranged from 1 000 to 10 000 000 kg for five of the substances. Manufacturing and import activities were not reported for the four remaining substances.

¹ The conclusion for the substance bearing CAS RN 121-91-5 is provided in the screening assessment titled "Substances Identified as Being of Low Concern based on the Ecological Risk Classification of Organic Substances and the Threshold of Toxicological Concern (TTC)-based Approach for Certain Substances."

² The Chemical Abstracts Service Registry Number (CAS RN) is the property of the American Chemical Society, and any use or redistribution, except as required in supporting regulatory requirements and/or for reports to the Government of Canada when the information and the reports are required by law or administrative policy, is not permitted without the prior, written permission of the American Chemical Society.

prioritaire en raison d'autres préoccupations liées à la santé humaine. Il a subséquemment été déterminé que la dixième substance présentait un risque peu préoccupant pour l'environnement ou la santé humaine, et la décision concernant cette substance est présentée dans un rapport distinct¹. Par conséquent, la présente évaluation préalable porte sur les 9 substances décrites dans le tableau ci-dessous, ci-après appelées substances du groupe des benzoates.

Substances du groupe des benzoates

NE CAS ²	Nom figurant sur la Liste intérieure	Nom commun
93-58-3	Benzoate de méthyle	Benzoate de méthyle
93-89-0 ^a	Benzoate d'éthyle	Benzoate d'éthyle
120-50-3 ^a	Benzoate d'isobutyle	Benzoate d'isobutyle
120-55-8	Dibenzoate d'oxydiéthylène	Dibenzoate du diéthylèneglycol
136-60-7	Benzoate de butyle	Benzoate de butyle
614-33-5	Tribenzoate de glycérol	Tribenzoïne
8024-05-3 ^b	Huiles de tubéreuse	Huiles de tubéreuse
27138-31-4	Dibenzoate d'oxydipropyle	Dibenzoate de dipropylèneglycol
68052-23-3	Dibenzoate de 2,2,4-triméthylpentane-1,3-diyle	Dibenzoate de triméthylpentanediyle

^a Cette substance n'a pas été désignée en vertu du paragraphe 73(1) de la LCPE, mais est visée par la présente évaluation, car elle est considérée comme prioritaire en raison d'autres préoccupations liées à la santé humaine.

^b Cette substance est un UVCB (substances de composition inconnue ou variable, produits de réaction complexes ou matières biologiques).

Les neuf substances visées par la présente évaluation ont fait l'objet d'une enquête menée conformément à l'avis soumis en vertu de l'article 71 de la LCPE. Les quantités importées et déclarées variaient de 1 000 à 10 000 000 kg pour cinq de ces substances. Les activités de fabrication et d'importation n'ont pas été déclarées pour les quatre substances restantes.

¹ La conclusion tirée pour la substance portant le NE CAS 121-91-5 est donnée dans l'évaluation préalable intitulée « Substances jugées comme étant peu préoccupantes au moyen de l'approche de la Classification du risque écologique des substances organiques et de l'approche fondée sur le seuil de préoccupation toxicologique (SPT) pour certaines substances ».

² Le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS) est la propriété de l'American Chemical Society. Toute utilisation ou redistribution, sauf si elle sert à répondre aux besoins législatifs ou si elle est nécessaire pour les rapports destinés au gouvernement du Canada lorsque des renseignements ou des rapports sont exigés par la loi ou une politique administrative, est interdite sans l'autorisation écrite préalable de l'American Chemical Society.

Tribenzoin, tuberose oils, and methyl, ethyl, butyl, and isobutyl benzoates are used as food flavouring agents globally and are present in products available to consumers in Canada. These substances are also used as fragrance ingredients in household cleaning products and cosmetics. In addition to being anthropogenic sources, methyl, ethyl, butyl, and isobutyl benzoates are naturally present in foods such as apples, bananas, sweet cherries, papayas, beer, cider, and cocoa.

Diethylene glycol dibenzoate, dipropylene glycol dibenzoate, and trimethylpentanediyl dibenzoate were identified in products including caulking, paint, and adhesives, as well as cosmetics and natural health products. Diethylene glycol dibenzoate and dipropylene glycol dibenzoate have also been identified as components in the manufacture of food packaging materials.

The ecological risks of the nine benzoates in this screening assessment were characterized using the ecological risk classification of organic substances (ERC). The CRE is a risk-based approach that employs multiple metrics for both hazard and exposure based on weighted consideration of multiple lines of evidence for determining risk classification. Hazard profiles are established based principally on metrics regarding mode of toxic action, chemical reactivity, food web-derived internal toxicity thresholds, bioavailability, and chemical and biological activity. Metrics considered in the exposure profiles include potential emission rate, overall persistence, and long-range transport potential. A risk matrix is used to assign a low, moderate or high level of potential concern for substances on the basis of their hazard and exposure profiles. The ERC identified the nine benzoates in this screening assessment as having low potential to cause ecological harm.

Considering all available lines of evidence presented in this screening assessment, there is a low risk of harm to the environment from the nine benzoates addressed in this screening assessment. It is concluded that substances in the Benzoates Group do not meet the criteria under paragraph 64(a) or (b) of CEPA, as they are not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity or that constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends.

The characterization of the health effects in this assessment takes into consideration empirical evidence that

La tribenzoïne, les huiles de tubéreuse et les benzoates de méthyle, d'éthyle, de butyle et d'isobutyle sont utilisés partout dans le monde comme aromatisants et sont présents dans les produits de consommation au Canada. Ces substances sont également utilisées comme agents parfumants dans les produits d'entretien ménager et les cosmétiques. En plus de provenir de sources anthropiques, les benzoates de méthyle, d'éthyle, de butyle et d'isobutyle sont naturellement présents dans des aliments comme les pommes, les bananes, les cerises douces, les papayes, la bière, le cidre et le cacao.

Le dibenzoate de diéthylèneglycol, le dibenzoate de dipropylèneglycol et le dibenzoate de triméthylpentanédiyle ont été décelés dans divers produits, notamment les agents de calfeutrage, les peintures et les adhésifs, ainsi que dans les cosmétiques et les produits de santé naturels. Le dibenzoate de diéthylèneglycol et le dibenzoate de dipropylèneglycol ont également été cernés comme composants entrant dans la fabrication de matériaux d'emballage alimentaire.

Les risques environnementaux associés aux neuf benzoates visés par la présente évaluation préalable ont été caractérisés à l'aide de la classification du risque écologique des substances organiques (CRE). La CRE est une méthode de classification des risques qui tient compte de plusieurs paramètres liés au danger et à l'exposition et utilise une pondération des éléments de preuve pour catégoriser le risque. Les profils de danger reposent principalement sur des paramètres liés au mode d'action toxique, à la réactivité chimique, à des seuils de toxicité interne dérivés du réseau trophique, à la biodisponibilité, et à l'activité biologique et chimique. Les paramètres pris en compte pour dresser les profils d'exposition sont le taux d'émission potentielle, la persistance globale et le potentiel de transport sur de grandes distances. À l'aide d'une matrice des risques, on assigne un potentiel de préoccupation — faible, moyen ou élevé — aux substances en fonction de leurs profils de danger et d'exposition. L'approche de la CRE a permis de déterminer que les neuf benzoates en question présentent un faible potentiel de risque pour l'environnement.

Compte tenu de tous les éléments de preuve contenus dans la présente évaluation préalable, les neuf benzoates visés par cette évaluation présentent un faible risque de causer des effets nocifs pour l'environnement. Il a été conclu que les substances faisant partie du groupe des benzoates ne satisfont pas aux critères énoncés aux alinéas 64a) ou b) de la LCPE, car elles ne pénètrent pas dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique, ou à mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie.

Dans la présente évaluation, la caractérisation des effets sur la santé tient compte des données empiriques

benzoates readily hydrolyze into benzoic acid, which is then further metabolized into hippuric acid and subsequently excreted. Accordingly, the evaluation of the benzoate esters in this assessment focuses on health effects data for benzoic acid and benzyl derivatives considered to metabolize to benzoic acid. Taking into consideration the assessments of other jurisdictions, which have concluded that these substances and other similar substances show low toxicity, and given that the substances in this assessment metabolize to benzoic acid, the potential risk to human health is considered to be low.

On the basis of the information presented in this screening assessment, it is concluded that the substances in the Benzoates Group do not meet the criteria under paragraph 64(c) of CEPA, as they are not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

Overall conclusion

It is concluded that the substances in the Benzoates Group do not meet any of the criteria set out under section 64 of CEPA.

The screening assessment for these substances is available on the Canada.ca ([Chemical Substances](http://Canada.ca)) website.

[6-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL

Appointments

indiquant que les benzoates s'hydrolysent facilement en acide benzoïque, lequel est ensuite métabolisé en acide hippurique, puis éliminé. Par conséquent, l'évaluation des esters de benzoate dans la présente évaluation porte sur les données concernant les effets sur la santé de l'acide benzoïque et des dérivés benzyliques présumés se métaboliser en acide benzoïque. Compte tenu des évaluations faites par diverses autorités compétentes, qui ont conclu que ces substances et d'autres substances similaires présentent une faible toxicité, et étant donné que les substances visées dans la présente évaluation se métabolisent en acide benzoïque, le risque potentiel pour la santé humaine est jugé faible.

À la lumière des renseignements contenus dans la présente évaluation préalable, il a été conclu que les substances du groupe des benzoates ne satisfont pas aux critères de l'alinéa 64c) de la LCPE, car elles ne pénètrent pas dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines.

Conclusion générale

Il est conclu que les substances du groupe des benzoates ne satisfont à aucun des critères énoncés à l'article 64 de la LCPE.

L'évaluation préalable de ces substances est disponible sur le site Web Canada.ca ([Substances chimiques](http://site Web Canada.ca)).

[6-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

BUREAU DU REGISTRARE GÉNÉRAL

Nominations

Name and position/Nom et poste	Order in Council/Décret
Feehan, The Hon./L'hon. Kevin P. Court of Appeal of Alberta/Cour d'appel de l'Alberta Justice of Appeal/Juge d'appel Court of Queen's Bench of Alberta/Cour du Banc de la Reine de l'Alberta Judge ex officio/Membre d'office Court of Appeal for the Northwest Territories/Cour d'appel des Territoires du Nord-Ouest Judge/Juge Court of Appeal of Nunavut/Cour d'appel du Nunavut Judge/Juge	2019-43
Friesen, Tamara Court of Queen's Bench of Alberta/Cour du Banc de la Reine de l'Alberta Justice/Juge Court of Appeal of Alberta/Cour d'appel de l'Alberta Judge ex officio/Membre d'office	2019-44
Immigration and Refugee Board/Commission de l'immigration et du statut de réfugié Full-time members/Commissaires à temps plein Brennan, Jody Helis, John Jedid, Toni Tétreault, Anne-Thierrie	2019-23 2019-22 2019-25 2019-24

Name and position/Nom et poste	Order in Council/Décret
Kinloch, Natalie The Federal Bridge Corporation Limited/La Société des ponts fédéraux Limitée Chief Executive Officer/Première dirigeante	2019-50
Lavery, Mairead Export Development Canada/Exportation et développement Canada President and Chief Executive Officer/Présidente et première dirigeante	2019-34
Lemay, Marie Master of the Mint/Présidente de la Monnaie	2019-8
Parole Board of Canada/Commission des libérations conditionnelles du Canada Part-time members/Membres à temps partiel Johnstone-Clarke, Lori K. LePage, Brenda	2019-21 2019-20
Sansfaçon, The Hon./L'hon. Stéphane Court of Appeal of Quebec/Cour d'appel du Québec Puisne Judge/Juge	2019-48
Superior Court of Justice of Ontario/Cour supérieure de justice de l'Ontario Judges/Juges Court of Appeal for Ontario/Cour d'appel de l'Ontario Judges ex officio/Membres d'office Chalmers, William S. O'Brien, Shaun	2019-46 2019-47
Tholl, The Hon./L'hon. Jerome A. Court of Appeal for Saskatchewan/Cour d'appel de la Saskatchewan Judge of Appeal/Juge d'appel Her Majesty's Court of Queen's Bench for Saskatchewan/Cour du Banc de la Reine de la Saskatchewan Judge ex officio/Membre d'office	2019-45

February 1, 2019

Diane Bélanger

Official Documents Registrar

[6-1-o]

Le 1^{er} février 2019

La registraire des documents officiels

Diane Bélanger

[6-1-o]

**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 Belleville Police Service as a fingerprint examiner:

Grant Boulay

Ottawa, January 30, 2019

Ellen BurackAssistant Deputy Minister
Community Safety and Countering Crime Branch

[6-1-o]

**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 Belleville à titre de préposé aux empreintes digitales :

Grant Boulay

Ottawa, le 30 janvier 2019

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

[6-1-o]

**DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY AND
EMERGENCY PREPAREDNESS**

CRIMINAL CODE

Two-year review of list of entities established pursuant to section 83.05 of the Criminal Code

Whereas subsection 83.05(9)^a of the *Criminal Code*^b requires the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness to review the list established under subsection 83.05(1)^c of that Act two years after its establishment, and every two years after that, to determine whether there are still reasonable grounds for an entity to remain a listed entity as set out in subsection 83.05(1)^c of that Act;

Whereas, on July 23, 2018, 16 years had elapsed since the establishment of the list by the *Regulations Establishing a List of Entities*^d pursuant to subsection 83.05(1)^c of the *Criminal Code*^b;

And whereas, pursuant to subsection 83.05(9)^a of the *Criminal Code*^b, the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness has carried out the review of the list, as it existed on July 23, 2018;

Therefore, notice is given, pursuant to subsection 83.05(10)^a of the *Criminal Code*^b, that the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness completed the review on November 21, 2018.

Ottawa, January 11, 2019

Ralph Goodale
Minister of Public Safety and Emergency
Preparedness

[6-1-o]

DEPARTMENT OF TRANSPORT

CANADA MARINE ACT

Vancouver Fraser Port Authority — Supplementary letters patent

WHEREAS the Governor in Council, pursuant to Part 5.1 of the *Port Authorities Management Regulations*, issued a Certificate of Amalgamation containing letters patent to amalgamate the Vancouver Port Authority, the Fraser River Port Authority and the North Fraser Port Authority to continue as the Vancouver Fraser Port Authority (“Authority”), effective January 1, 2008;

^a S.C. 2005, c. 10, s. 18(3)

^b R.S., c. C-46

^c S.C. 2005, c. 10, subpar. 34(1)(f)(iii)

^d SOR/2002-284

**MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET DE LA
PROTECTION CIVILE**

CODE CRIMINEL

Examen biennal de la liste d’entités établie en vertu de l’article 83.05 du Code criminel

Attendu que, aux termes du paragraphe 83.05(9)^a du *Code criminel*^b, le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile doit examiner la liste établie en vertu du paragraphe 83.05(1)^c de cette loi deux ans après son établissement et tous les deux ans par la suite pour savoir si les motifs visés à ce dernier paragraphe justifiant l’inscription d’une entité sur cette liste existent toujours;

Attendu que, le 23 juillet 2018, seize ans s’étaient écoulés depuis l’établissement de la liste par le *Règlement établissant une liste d’entités*^d, en vertu du paragraphe 83.05(1)^c du *Code criminel*^b;

Attendu que, aux termes du paragraphe 83.05(9)^a du *Code criminel*^b, le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile a procédé à l’examen de cette liste telle qu’elle existait au 23 juillet 2018,

À ces causes, avis est donné, conformément au paragraphe 83.05(10)^a du *Code criminel*^b, que le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile a terminé son examen le 21 novembre 2018.

Ottawa, le 11 janvier 2019

Le ministre de la Sécurité publique et de la Protection
civile
Ralph Goodale

[6-1-o]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI MARITIME DU CANADA

Administration portuaire Vancouver Fraser — Lettres patentes supplémentaires

ATTENDU QUE, en vertu de la partie 5.1 du *Règlement sur la gestion des administrations portuaires*, le gouverneur en conseil a délivré un certificat de fusion contenant des lettres patentes afin de fusionner les administrations portuaires de Vancouver, du fleuve Fraser et du North-Fraser en une seule et même administration portuaire, sous le nom de l’Administration portuaire Vancouver Fraser (« Administration »), prenant effet le 1^{er} janvier 2008;

^a L.C. 2005, ch. 10, par. 18(3)

^b L.R., ch. C-46

^c L.C. 2005, ch. 10, s.-al. 34(1)(f)(iii)

^d DORS/2002-284

WHEREAS Schedule C of the letters patent sets out the real property, other than federal real property, held or occupied by the Authority;

WHEREAS, pursuant to subsection 46(2.1) of the *Canada Marine Act* (“Act”), the Authority wishes to acquire the real properties bearing parcel identifiers (PID) 004-033-221, 009-237-747 and 009-237-780;

WHEREAS the board of directors of the Authority has requested that the Minister of Transport issue supplementary letters patent to set out the real properties in Schedule C of the letters patent;

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

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

1. Schedule C of the letters patent is amended by adding the following after PID 030-061-431:

PID NUMBER	DESCRIPTION
004-033-221	Lot 1, Section 16, Block 5 North, Range 5 West, New Westminster District, Plan 71665
009-237-747	Lot 4, Section 18, Block 6 North, Range 1 East, New Westminster District, Plan 10150
009-237-780	Lot 5 except: Part Plan LMP49684; Sections 7 and 18, Block 6 North, Range 1 East, New Westminster District, Plan 10150

2. These supplementary letters patent take effect on the date of registration of the title, in the New Westminster Land Title Office, of each parcel of land subject to the transaction.

ISSUED this 22nd day of January, 2019.

The Honourable Marc Garneau, P.C., M.P.
Minister of Transport

[6-1-o]

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS

BANK ACT

Motus Bank — Order to commence and carry on business

Notice is hereby given of the issuance, pursuant to subsection 49(1) of the *Bank Act*, of an order authorizing Motus

ATTENDU QUE l’annexe « C » des lettres patentes précise les biens réels, autres que les biens réels fédéraux, que l’Administration occupe ou détient;

ATTENDU QUE, en vertu du paragraphe 46(2.1) de la *Loi maritime du Canada* (« Loi »), l’Administration souhaite acquérir les biens réels portant les identificateurs de parcelle (IDP) 004-033-221, 009-237-747 et 009-237-780;

ATTENDU QUE le conseil d’administration de l’Administration a demandé que le ministre des Transports délivre des lettres patentes supplémentaires qui précisent les biens réels à l’annexe « C » des lettres patentes;

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

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

1. L’annexe « C » des lettres patentes est modifiée par l’ajout, après IDP 030-061-431, de ce qui suit :

NUMÉRO IDP	DESCRIPTION
004-033-221	Lot 1, section 16, bloc 5 nord, rang 5 ouest, district de New Westminster, plan 71665
009-237-747	Lot 4, section 18, bloc 6 nord, rang 1 est, district de New Westminster, plan 10150
009-237-780	Lot 5 à l’exception : partie du plan LMP49684; sections 7 et 18, bloc 6 nord, rang 1 est, district de New Westminster, plan 10150

2. Ces lettres patentes supplémentaires prennent effet à la date d’enregistrement des titres, au bureau des titres fonciers de New Westminster, pour chaque parcelle de terrain visée par cette acquisition.

DÉLIVRÉES le 22^e jour de janvier 2019.

L’honorable Marc Garneau, C.P., député
Ministre des Transports

[6-1-o]

BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

LOI SUR LES BANQUES

Banque Motus — Autorisation de fonctionnement

Avis est par les présentes donné de la délivrance, conformément au paragraphe 49(1) de la *Loi sur les banques*,

Bank, and, in French, Banque Motus, to commence and carry on business, effective January 10, 2019.

January 14, 2019

Jeremy Rudin

Superintendent of Financial Institutions

[6-1-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 has implemented an appointment process that is transparent and merit-based, strives for gender parity, and ensures that Indigenous peoples and minority groups are properly represented in positions of leadership. We continue to search for Canadians who reflect the values that we all embrace: inclusion, honesty, fiscal prudence, and generosity of spirit. Together, we will build a government as diverse as Canada.

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

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](#).

Position	Organization	Closing date
Chief Administrator	Administrative Tribunals Support Service of Canada	
Chairperson	Asia-Pacific Foundation of Canada	

d’une ordonnance autorisant la Banque Motus, et, en anglais, Motus Bank, à commencer à fonctionner à compter du 10 janvier 2019.

Le 14 janvier 2019

Le surintendant des institutions financières

Jeremy Rudin

[6-1-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 a mis en œuvre un processus de nomination transparent et fondé sur le mérite qui reflète son engagement à assurer la parité entre les sexes et une représentation adéquate des Autochtones et des groupes minoritaires dans les postes de direction. Nous continuons de rechercher des Canadiens qui incarnent les valeurs qui nous sont chères : l’inclusion, l’honnêteté, la prudence financière et la générosité d’esprit. Ensemble, nous créerons un gouvernement aussi diversifié que le Canada.

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

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](#).

Poste	Organisation	Date de clôture
Administrateur en chef	Service canadien d’appui aux tribunaux administratifs	
Président du conseil	Fondation Asie-Pacifique du Canada	

Position	Organization	Closing date	Poste	Organisation	Date de clôture
Director	Asia-Pacific Foundation of Canada	February 11, 2019	Administrateur	Fondation Asie-Pacifique du Canada	11 février 2019
Director	Canada Council for the Arts		Directeur	Conseil des Arts du Canada	
Chairperson	Canada Development Investment Corporation		Président du conseil	Corporation de développement des investissements du Canada	
Chairperson	Canada Foundation for Sustainable Development Technology		Président	Fondation du Canada pour l'appui technologique au développement durable	
Director	Canada Infrastructure Bank	February 18, 2019	Administrateur	Banque de l'infrastructure du Canada	18 février 2019
Chairperson	Canada Lands Company Limited		Président du conseil	Société immobilière du Canada Limitée	
President and Chief Executive Officer	Canada Lands Company Limited		Président et premier dirigeant	Société immobilière du Canada Limitée	
Chairperson (joint federal Governor in Council and provincial Lieutenant Governor appointment)	Canada–Newfoundland and Labrador Offshore Petroleum Board		Président (nommé par le gouverneur en conseil fédéral et le lieutenant-gouverneur de la province)	Office Canada – Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers	
President and Chief Executive Officer	Canada Post Corporation		Président et premier dirigeant de la société	Société canadienne des postes	
Chairperson	Canada Science and Technology Museum		Président	Musée des sciences et de la technologie du Canada	
Vice-Chairperson	Canada Science and Technology Museum		Vice-président	Musée des sciences et de la technologie du Canada	
President and Chief Executive Officer	Canadian Commercial Corporation		Président et chef de la direction	Corporation commerciale canadienne	
Chairperson	Canadian Dairy Commission		Président	Commission canadienne du lait	
Chairperson, Vice-Chairperson and Director	Canadian Energy Regulator		Président, vice-président et administrateur	Régie canadienne de l'énergie	
Lead Commissioner, Deputy Lead Commissioner and Commissioner	Canadian Energy Regulator		Commissaire en chef, Commissaire en chef adjoint et commissaire	Régie canadienne de l'énergie	
Chairperson	Canadian Institutes of Health Research		Président	Instituts de recherche en santé du Canada	
Vice-Chairperson	Canadian Museum for Human Rights		Vice-président	Musée canadien pour les droits de la personne	
Vice-Chairperson	Canadian Museum of Immigration at Pier 21		Vice-président	Musée canadien de l'immigration du Quai 21	
Vice-Chairperson	Canadian Museum of Nature		Vice-président	Musée canadien de la nature	

Position	Organization	Closing date	Poste	Organisation	Date de clôture
Regional Member (Quebec)	Canadian Radio-television and Telecommunications Commission		Membre régional (Québec)	Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	
Chairperson and Member	Canadian Statistics Advisory Council		Président du conseil et membre	Conseil consultatif canadien de la statistique	
President (Chief Executive Officer)	Canadian Tourism Commission		Président-directeur général (premier dirigeant)	Commission canadienne du tourisme	
President and Chief Executive Officer	Defense Construction (1951) Limited		Président et premier dirigeant	Construction de défense (1951) Limitée	
President and Chief Executive Officer	Export Development Canada		Président et premier dirigeant	Exportation et développement Canada	
Chairperson	Farm Credit Canada		Président du conseil	Financement agricole Canada	
President and Chief Executive Officer	Farm Credit Canada		Président-directeur général	Financement agricole Canada	
Vice-Chairperson	Farm Products Council of Canada		Vice-président	Conseil des produits agricoles du Canada	
Chairperson	The Federal Bridge Corporation Limited		Président	La Société des ponts fédéraux Limitée	
Chief Executive Officer	The Federal Bridge Corporation Limited		Premier dirigeant	La Société des ponts fédéraux Limitée	
Commissioner	Financial Consumer Agency of Canada		Commissaire	Agence de la consommation en matière financière du Canada	
Chairperson	First Nations Financial Management Board		Président	Conseil de gestion financière des Premières Nations	
Chief Commissioner	First Nations Tax Commission		Président	Commission de la fiscalité des premières nations	
Deputy Chief Commissioner	First Nations Tax Commission		Vice-président	Commission de la fiscalité des premières nations	
Director	Freshwater Fish Marketing Corporation		Administrateur	Office de commercialisation du poisson d'eau douce	
Director (Federal)	Hamilton Port Authority		Administrateur (fédéral)	Administration portuaire de Hamilton	
Commissioner and Chairperson	International Joint Commission		Commissaire et président	Commission mixte internationale	
Member (appointment to roster)	International Trade and International Investment Dispute Settlement Bodies		Membre (nomination à une liste)	Organes de règlement des différends en matière de commerce international et d'investissement international	
Director	Invest in Canada Hub	February 9, 2019	Administrateur	Investir au Canada	9 février 2019
Vice-Chairperson	Invest in Canada Hub		Vice-président	Investir au Canada	

Position	Organization	Closing date	Poste	Organisation	Date de clôture
Chief Executive Officer	The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated		Premier dirigeant	Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée	
Director	The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated	February 12, 2019	Administrateur	Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée	12 février 2019
Librarian and Archivist of Canada	Library and Archives of Canada		Bibliothécaire et archiviste du Canada	Bibliothèque et Archives du Canada	
President and Chief Executive Officer	Marine Atlantic Inc.		Président et premier dirigeant	Marine Atlantique S.C.C.	
Vice-Chairperson	National Arts Centre Corporation		Vice-président	Société du Centre national des Arts	
Member	National Capital Commission		Membre	Commission de la capitale nationale	
Government Film Commissioner	National Film Board		Commissaire du gouvernement à la cinématographie	Office national du film	
Director	National Gallery of Canada		Directeur	Musée des beaux-arts du Canada	
Chairperson	National Research Council of Canada		Premier conseiller	Conseil national de recherches du Canada	
President	Natural Sciences and Engineering Research Council of Canada		Président	Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada	
Canadian Ombudsperson	Office of the Canadian Ombudsperson for Responsible Enterprise		Ombudsman canadien	Bureau de l'ombudsman canadien pour la responsabilité des entreprises	
Commissioner of Competition	Office of the Commissioner of Competition		Commissaire de la concurrence	Bureau du commissaire de la concurrence	
Ombudsperson	Office of the Ombudsperson for National Defence and Canadian Forces		Ombudsman	Bureau de l'Ombudsman de la Défense nationale et des Forces canadiennes	
Director (Federal)	Oshawa Port Authority		Administrateur (fédéral)	Administration portuaire d'Oshawa	
Chairperson	Pacific Pilotage Authority		Président du conseil	Administration de pilotage du Pacifique	
Chief Executive Officer	Parks Canada		Directeur général	Parcs Canada	
Vice-Chairperson and Member	Patented Medicine Prices Review Board		Vice-président et membre	Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés	
Member	Payment in Lieu of Taxes Dispute Advisory Panel		Membre	Comité consultatif sur les paiements versés en remplacement d'impôts	
Chairperson and Vice-Chairperson	Royal Canadian Mounted Police External Review Committee		Président et vice-président	Comité externe d'examen de la Gendarmerie royale du Canada	
Principal	Royal Military College of Canada		Recteur	Collège militaire royal du Canada	

Position	Organization	Closing date
Director (Federal)	Saguenay Port Authority	
Chairperson	Telefilm Canada	
Member (Marine and Medical)	Transportation Appeal Tribunal of Canada	
President and Chief Executive Officer	VIA Rail Canada Inc.	

[6-1-o]

Poste	Organisation	Date de clôture
Administrateur (fédéral)	Administration portuaire du Saguenay	
Président	Téléfilm Canada	
Conseiller (maritime et médical)	Tribunal d'appel des transports du Canada	
Président et chef de la direction	VIA Rail Canada Inc.	

[6-1-o]

PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

First Session, 42nd 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, West Block, Room 314-C, Ottawa, Ontario K1A 0A6, 613-992-9511.

Charles Robert

Clerk of the House of Commons

PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session, 42^e législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 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 de l'Ouest, pièce 314-C, Ottawa (Ontario) K1A 0A6, 613-992-9511.

Le greffier de la Chambre des communes

Charles Robert

COMMISSIONS**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****APPEAL***Notice No. HA-2018-025*

The Canadian International Trade Tribunal will hold a public hearing to consider the appeal referenced hereunder. This hearing 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 hearing will be held as scheduled.

<i>Customs Act</i> Neptune Wellness Solutions v. President of the Canada Border Services Agency	
Date of Hearing	March 14, 2019
Appeal No.	AP-2018-028
Goods in Issue	Frozen Krill Whole Round
Issue	Whether the goods in issue are properly classified under tariff item No. 0306.19.00 as other crustaceans, whether in shell or not, frozen, including flours, meals and pellets of crustaceans, fit for human consumption, as determined by the President of the Canada Border Services Agency, or should be classified under tariff item No. 0511.91.00 as dead animals of Chapter 3, unfit for human consumption, as claimed by Neptune Wellness Solutions.
Tariff Items at Issue	Neptune Wellness Solutions—0511.91.00 President of the Canada Border Services Agency—0306.19.00

[6-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**INQUIRY***Ships and vessels — repair, refits and conversions (including dry docking)*

The Canadian International Trade Tribunal has received a complaint (File No. PR-2018-057) from Autopos Marine Inc. d.b.a. AutoNav (AutoNav), of Port Moody, British Columbia, concerning a procurement (Solicitation No. F7049-180066/A) by the Department of Public Works and Government Services (PWGSC) on behalf of the

COMMISSIONS**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****APPEL***Avis n° HA-2018-025*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur tiendra une audience publique afin d'entendre l'appel mentionné ci-dessous. L'audience débutera à 9 h 30 et aura 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'audience doivent s'adresser au Tribunal en composant le 613-998-9908 si elles désirent plus de renseignements ou si elles veulent confirmer la date de l'audience.

<i>Loi sur les douanes</i> Neptune Wellness Solutions c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada	
Date de l'audience	14 mars 2019
Appel n°	AP-2018-028
Marchandises en cause	Krill entier congelé
Question en litige	Déterminer si les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 0306.19.00 à titre d'autres crustacés, même décortiqués, congelés, y compris les farines, poudres et agglomérés sous forme de pellets de crustacés, propres à l'alimentation humaine, comme l'a déterminé le président de l'Agence des services frontaliers du Canada, ou si elles doivent être classées dans le numéro tarifaire 0511.91.00 à titre d'animaux morts du chapitre 3, impropres à l'alimentation humaine, comme le soutient Neptune Wellness Solutions.
Numéros tarifaires en cause	Neptune Wellness Solutions — 0511.91.00 Président de l'Agence des services frontaliers du Canada — 0306.19.00

[6-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**ENQUÊTE***Navires et bateaux — réparation, radoub et transformation (mise en cale sèche comprise)*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur a reçu une plainte (dossier n° PR-2018-057) déposée par Autopos Marine Inc. s/n AutoNav (AutoNav), de Port Moody (Colombie-Britannique), concernant un marché (invitation n° F7049-180066/A) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (TPSGC)

Department of Fisheries and Oceans. The solicitation is for a replacement steering gear system for the Canadian Coast Guard Ship (CCGS) Amundsen. 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 January 24, 2019, to conduct an inquiry into the complaint.

AutoNav alleges that PWGSC did not have valid reasons to award the contract through limited tendering.

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), citt-tcce@tribunal.gc.ca (email).

Ottawa, January 24, 2019

[6-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

ORDER

Notice is hereby given that the Canadian International Trade Tribunal issued an order (File No. PR-2018-043) on January 30, 2019, with respect to a complaint by Alion Science and Technology Corporation, of McLean, Virginia (United States), and Alion Science and Technology Canada Corporation, of Kanata, Ontario (Canada), concerning a procurement (Solicitation No. CSC-001) by the Department of Public Works and Government Services, through Irving Shipbuilding Inc., on behalf of the Department of National Defence. The solicitation was for the design of the Canadian Surface Combatant vessel and combat management system software support.

Pursuant to paragraph 10(a) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, the Tribunal dismissed the complaint and terminated all proceedings relating thereto.

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), citt-tcce@tribunal.gc.ca (email).

Ottawa, January 31, 2019

[6-1-o]

au nom du ministère des Pêches et des Océans. L'invitation porte sur le remplacement du système de direction pour le navire de la Garde côtière canadienne (NGCC) Amundsen. 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 24 janvier 2019, d'enquêter sur la plainte.

AutoNav allègue que TPSGC n'avait pas de motif valable pour attribuer le contrat par l'entremise d'un processus d'appel d'offres limité.

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), tcce-citt@tribunal.gc.ca (courriel).

Ottawa, le 24 janvier 2019

[6-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

ORDONNANCE

Avis est donné par la présente que le Tribunal canadien du commerce extérieur a rendu une ordonnance (dossier n° PR-2018-043) le 30 janvier 2019 concernant une plainte déposée par Alion Science and Technology Corporation, de McLean, Virginie (États-Unis), et Alion Science and Technology Canada Corporation, de Kanata, Ontario (Canada), au sujet d'un marché (invitation n° CSC-001) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, par l'entremise d'Irving Shipbuilding Inc., au nom du ministère de la Défense nationale. L'appel d'offres portait sur la conception des navires de combat canadiens et le soutien logiciel du système de gestion de combat.

Aux termes de l'alinéa 10a) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, le Tribunal a rejeté la plainte et a mis fin à toute procédure connexe.

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), tcce-citt@tribunal.gc.ca (courriel).

Ottawa, le 31 janvier 2019

[6-1-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, 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](#)."

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 January 25 and January 31, 2019.

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 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](#) ».

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 25 janvier et le 31 janvier 2019.

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
Radio Humsafar Inc.	2019-0040-8	CIRF	Brampton	Ontario	February 25, 2019 / 25 février 2019
Ethnic Channels Group	2019-0051-4	PEOPLETV	Across Canada / L'ensemble du Canada		March 4, 2019 / 4 mars 2019

ADMINISTRATIVE DECISIONS

DÉCISIONS ADMINISTRATIVES

Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Date of decision / Date de la décision
TELUS Communications Company / Société TELUS Communications	Cable distribution undertakings / Entreprises de distribution par câble	Various locations / Diverses localités	British Columbia / Colombie-Britannique and / et Alberta	January 28, 2019 / 28 janvier 2019

DECISIONS

DÉCISIONS

Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province
2019-21	January 28, 2019 / 28 janvier 2019	TELUS Communications Inc.	Terrestrial broadcasting distribution undertakings / Entreprises de distribution de radiodiffusion terrestres		British Columbia / Colombie-Britannique and / et Alberta
2019-28	January 30, 2019 / 30 janvier 2019	Fairchild Television Ltd.	Fairchild Television II	Across Canada / L'ensemble du Canada	

[6-1-o]

[6-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

*Permission and leave granted (Seale, James)**Permission et congé accordés (Seale, James)*

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 114(4) of the said Act, to James Seale, Director, Controls, Canada Economic Development for Quebec Regions, to seek nomination as a candidate, before and during the election period, and to be a candidate before the election period in the federal by-election in the electoral district of Outremont, Quebec. The date of the by-election is February 25, 2019.

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à James Seale, directeur, Contrôles, Développement économique Canada pour les régions du Québec, la permission, aux termes du paragraphe 114(4) de ladite loi, de tenter d'être choisi comme candidat, avant et pendant la période électorale, et de se porter candidat avant la période électorale à l'élection partielle fédérale dans la circonscription électorale d'Outremont (Québec). La date de l'élection partielle est le 25 février 2019.

The Public Service Commission of Canada, pursuant to subsection 114(5) of the said Act, has also granted a leave of absence without pay during the election period to be a candidate. This leave became effective at close of business on January 25, 2019.

En vertu du paragraphe 114(5) de ladite loi, la Commission de la fonction publique du Canada lui a aussi accordé, pour la période électorale, un congé sans solde pour être candidat à cette élection. Ce congé a pris effet à la fermeture des bureaux le 25 janvier 2019.

January 25, 2019

Le 25 janvier 2019

Patrick Borbey
President

Le président
Patrick Borbey

Susan M. W. Cartwright
Commissioner

La commissaire
Susan M. W. Cartwright

D. G. J. Tucker
Commissioner

Le commissaire
D. G. J. Tucker

[6-1-o]

[6-1-o]

ORDERS IN COUNCIL

DEPARTMENT OF TRANSPORT

Certificate of intent to amalgamate port authorities

P.C. 2019-70

January 31, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 59.1 of the *Port Authorities Management Regulations*, hereby issues the annexed certificate of intent to amalgamate the port authorities specified in the certificate (therein).

CERTIFICATE OF INTENT TO AMALGAMATE PORT AUTHORITIES

WHEREAS the Minister of Transport has recommended that the Oshawa Port Authority and the Hamilton Port Authority be required to amalgamate and continue as one port authority to be named the Oshawa-Hamilton Port Authority.

NOW THEREFORE under the authority of section 59.1 of the *Port Authorities Management Regulations*, the intent to require the Oshawa Port Authority and the Hamilton Port Authority to amalgamate and continue as one port authority to be named the Oshawa-Hamilton Port Authority is hereby certified.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

Proposal

This Order in Council issues a certificate of intent to amalgamate the Canada Port Authorities (CPAs) of Oshawa and Hamilton, pursuant to section 59.1 of the *Port Authorities Management Regulations* (PAMR), which permits the Governor in Council to require two or more port authorities to amalgamate and continue as one port authority.

Objective

This proposal seeks to strengthen the Canadian supply chain in Ontario by providing a coordinated approach to port development, land use and marketing. This amalgamation would allow the amalgamated port authority to leverage the operations of the Hamilton Port Authority (HPA) and the established operations of the Oshawa Port Authority (OPA) to successfully broaden multimodal transportation options in the Greater Toronto Area.

DÉCRETS

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Certificat d'intention de fusionner des administrations portuaires

C.P. 2019-70

Le 31 janvier 2019

Sur recommandation du ministre des Transports, et en vertu de l'article 59.1 du *Règlement sur la gestion des administrations portuaires*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil délivre le certificat d'intention de fusionner les administrations portuaires qui y sont précisées, ci-après.

CERTIFICAT D'INTENTION DE FUSIONNER DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES

Attendu que le ministre des Transports a recommandé qu'il soit ordonné à l'Administration portuaire d'Oshawa et à l'Administration portuaire de Hamilton de fusionner en une seule et même administration portuaire qui sera appelée l'Administration portuaire Oshawa-Hamilton.

À ces causes, en vertu de l'article 59.1 du *Règlement sur la gestion des administrations portuaires*, l'intention d'ordonner à l'Administration portuaire d'Oshawa et à l'Administration portuaire de Hamilton de fusionner en une seule et même administration portuaire qui sera appelée l'Administration portuaire Oshawa-Hamilton est par le présent certificat formalisée.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du Décret.)

Proposition

Le Décret autorise l'émission d'un certificat d'intention de fusion des administrations portuaires canadiennes (APC) d'Oshawa et de Hamilton, conformément à l'article 59.1 du *Règlement sur la gestion des administrations portuaires* (RGAP), lequel permet au gouverneur en conseil d'exiger que deux administrations portuaires ou plus fassent l'objet d'une fusion et soient exploitées comme une seule administration portuaire.

Objectif

La présente proposition vise à renforcer la chaîne d'approvisionnement de l'Ontario en offrant une approche coordonnée pour le développement des ports, l'utilisation des terrains et la commercialisation. Cette fusion permettrait à l'administration portuaire fusionnée de tirer parti des activités de l'Administration portuaire de Hamilton (APH) et des activités bien établies de l'Administration portuaire d'Oshawa (APO) pour renforcer les activités de transport multimodales dans la région du Grand Toronto.

The benefits of amalgamating CPAs have been raised in the context of the 2016 review of the *Canada Transportation Act* (CTA) as well as the Minister of Transport's Transportation 2030 vision. The final report of the CTA review recommends that work be conducted to further the amalgamation of CPAs guided by "common user principles embodied in the *Canada Marine Act*" and also noted the success of the previous Port Metro Vancouver amalgamation that enabled a more strategic approach to transportation system planning. Similarly, Transportation 2030 proposed a broad agenda for the future of Canada's transportation system that includes examining the governance and the optimization of CPAs.

Background

Canada is a trading nation that relies on the port system. CPAs handle about 60% of Canada's marine commercial cargo tonnage, and contribute over 213 000 direct and indirect jobs and over \$25 billion to Canada's gross domestic product.

Eighteen CPAs make up Canada's national port system; these CPAs are non-share capital corporations incorporated under the 1998 *Canada Marine Act* (CMA) that have been recognized to be of strategic significance to Canada's trade.

In order to strengthen Ontario's marine transportation corridor, amalgamation of the two CPAs is being proposed.

The PAMR include amalgamation provisions into the management framework governing CPAs. These provisions set out the process for the federal government to require two or more CPAs to amalgamate and continue as one integrated CPA. These regulatory provisions are to be applied to the amalgamation of the OPA and the HPA so that they combine and continue as one amalgamated CPA.

Implications

Consideration was given to the following implications of an amalgamation between the OPA and the HPA.

Financial

An amalgamation under the PAMR is administrative in nature and would represent no further financial costs for the Government of Canada or to the Canadian public.

Operations at both the Port of Hamilton and the Port of Oshawa would continue without disruption and the amalgamated port would be in a strong financial position. The

Les avantages de la fusion des APC ont été soulignés dans le cadre de l'examen de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC) de 2016 ainsi que dans l'initiative Transports 2030 annoncée par le ministre des Transports. Le rapport final de l'examen de la LTC recommandait que des travaux soient entrepris pour encourager la fusion des APC selon « les principes de l'utilisateur commun enchâssés dans la *Loi maritime du Canada* » et soulignait le succès de la fusion antérieure du port du Grand Vancouver, laquelle a permis d'adopter une approche plus stratégique en ce qui a trait à la planification du réseau des transports. Aussi, l'initiative Transports 2030 proposait un programme global pour l'avenir du réseau des transports qui comprend l'optimisation et l'examen de la gouvernance des APC.

Contexte

Le Canada est une nation commerçante qui s'appuie sur le système portuaire. Les APC traitent environ 60 % du tonnage de fret commercial maritime canadien, génèrent plus de 213 000 emplois directs et indirects et génèrent plus de 25 milliards de dollars du produit intérieur brut du Canada.

Le réseau portuaire national du Canada est constitué de 18 APC; les APC sont des sociétés sans capital-actions incorporées en vertu de la *Loi maritime du Canada* (LMC) de 1998 qui ont une importance stratégique pour le commerce du Canada.

Afin de renforcer le corridor maritime de l'Ontario, on propose de fusionner les deux APC.

Le cadre de gestion des APC établi par le RGAP comprend des dispositions relatives aux fusions. Ces dispositions définissent le processus permettant au gouvernement fédéral d'exiger que deux APC ou plus fassent l'objet d'une fusion et soient exploitées comme une seule APC. Ces dispositions doivent être appliquées à la fusion de l'APO et de l'APH afin qu'elles soient regroupées en une APC fusionnée.

Répercussions

On a tenu compte des répercussions suivantes en ce qui a trait à la fusion de l'APO et de l'APH.

Financières

La fusion en vertu du RGAP est de nature administrative; elle n'occasionnera aucun coût additionnel pour le gouvernement du Canada ou pour le grand public.

Les activités au Port de Hamilton et au Port d'Oshawa se poursuivraient sans interruption et la fusion des administrations leur permettrait de jouir d'une forte position

forecasted performance of an amalgamated port indicates positive growth for the foreseeable future.

Environmental

There are no expected environmental implications, as no changes to the current land holdings, infrastructure, or real property of the OPA and HPA are being proposed.

Economic

Amalgamation would strengthen the Lake Ontario transportation corridor. Available industrial land at both ports would complement one another in terms of business coordination and development planning to strengthen the Ontario regional supply chain. Continuity of operations at both ports would result in continued direct and indirect economic benefits for surrounding communities.

Consultation

Consultations will be conducted after the posting of a notice of *Certificate of intent to amalgamate port authorities* in the *Canada Gazette*, Part I. Notice of the Certificate of intent to amalgamate will be published in media outlets in municipalities where the ports are located as well as on the Transport Canada (TC) website. The Notice states that interested persons may, in accordance with the notice, make written representations to the Minister of Transport within 30 days after the day on which the notice is published. The results of these consultations would be considered within the context of a second submission to the Governor in Council on whether to seek the issuance of a Certificate of amalgamation that officially amalgamates the two ports.

Consultation with entities directly affected by a proposed amalgamation will be conducted by Transport Canada within the consultation period.

Contact

Email: TC.PortAmalgamation-Fusionports.TC@tc.gc.ca

[6-1-o]

financière. Les prévisions relatives au rendement d'une administration fusionnée indiquent une croissance positive dans un avenir prévisible.

Environnementales

On ne s'attend pas à ce que la fusion ait des répercussions environnementales, puisqu'il n'y aura aucun changement aux infrastructures, aux biens immobiliers et aux propriétés foncières de l'APO et de l'APH.

Économiques

La fusion permettrait de renforcer le corridor de transport du lac Ontario. Les terrains industriels disponibles dans les deux ports se complèteraient et permettraient aux responsables de coordonner et de planifier les activités afin de renforcer la chaîne d'approvisionnement de la région de l'Ontario. La poursuite des activités dans les deux ports permettrait aux collectivités environnantes de tirer profit d'avantages économiques directs et indirects.

Consultation

Les consultations auront lieu une fois que le *Certificat d'intention de fusion des administrations portuaires* aura été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. L'avis concernant le certificat d'intention de fusion sera publié dans les médias locaux ainsi que sur le site Web de Transports Canada (TC). L'avis indiquera que les personnes intéressées peuvent, conformément à l'avis, déposer des mémoires au ministre des Transports au cours de la période de 30 jours suivant la publication de l'avis. Les résultats de ces consultations seraient abordés dans une seconde présentation au gouverneur en conseil sur la possibilité de demander la délivrance du certificat final de fusion, lequel autorisera officiellement la fusion des deux ports.

Transports Canada consultera les entités directement visées par la fusion proposée au cours de la période de consultation.

Personne-ressource

Courriel : TC.PortAmalgamation-Fusionports.TC@tc.gc.ca

[6-1-o]

PROPOSED REGULATIONS

Table of contents

Transport, Dept. of

Regulations Amending the Navigation
Safety Regulations (Automatic
Identification Systems)..... 339

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table des matières

Transports, min. des

Règlement modifiant le Règlement sur la
sécurité de la navigation (systèmes
d'identification automatique) 339

Regulations Amending the Navigation Safety Regulations (Automatic Identification Systems)

Statutory authority
Canada Shipping Act, 2001

Sponsoring department
Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: As certain whale populations, including the Southern Resident Killer Whale and the North Atlantic Right Whale, remain critically endangered, there is a need for the Government of Canada to take additional measures to further protect and support the recovery of these endangered species. Further, as passengers on board commercial vessels put their trust in the operators to conduct the safest possible voyage, there is a need to improve marine safety, which has also been identified as a government priority.

Description: This regulatory proposal would amend the *Navigation Safety Regulations* to expand the Automatic Identification System (AIS) carriage requirements to a wider category of Canadian and non-Canadian passenger vessels.

Rationale: To support the protection and recovery of Southern Resident Killer Whales and other endangered species, such as the North Atlantic Right Whale, Transport Canada is proposing to amend the *Navigation Safety Regulations* to expand the Automatic Identification System carriage requirements to a wider category of passenger vessels.

As one of the threats to the Southern Resident Killer Whale is related to underwater disturbance from marine vessels (e.g. noise), which can have adverse effects on things such as foraging grounds, communication, and reproduction, the expansion of the carriage requirements of the Automatic Identification System will strengthen the surveillance and enforcement of

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité de la navigation (systèmes d'identification automatique)

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

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

Résumé

Enjeux : Comme certaines populations de baleines, y compris l'épaulard résident du Sud et la baleine noire de l'Atlantique Nord, demeurent gravement menacées d'extinction, le gouvernement du Canada doit prendre des mesures supplémentaires pour mieux protéger ces espèces en voie de disparition et soutenir leur rétablissement. En outre, comme les passagers à bord des bâtiments commerciaux font confiance aux exploitants pour effectuer le voyage le plus sécuritaire possible, il faut améliorer la sécurité maritime, ce qui est également considéré comme une priorité du gouvernement.

Description : Ce projet de règlement modifierait le *Règlement sur la sécurité de la navigation* afin d'élargir les exigences relatives au transport de systèmes d'identification automatique (AIS) à une catégorie plus vaste de bâtiments à passagers canadiens et non canadiens.

Justification : Dans le but d'appuyer la protection et le rétablissement des épaulards résidents du Sud et d'autres espèces en voie de disparition, comme la baleine noire de l'Atlantique Nord, Transports Canada propose de modifier le *Règlement sur la sécurité de la navigation* afin d'élargir les exigences relatives au transport de systèmes d'identification automatique à une catégorie plus vaste de bâtiments à passagers.

Étant donné que l'une des menaces pour l'épaulard résident du Sud est liée aux perturbations sous-marines causées par les bâtiments (par exemple le bruit), qui peuvent avoir des effets négatifs sur ses aires d'alimentation, ses communications et sa reproduction, l'élargissement des exigences relatives au transport du système d'identification automatique permettra de

current and future requirements respecting the disturbance of the whales by small vessels. Having access to Automatic Identification Systems data is critical, as it will inform future protection measures of this endangered species and the protection of other species.

The expansion of the Automatic Identification System requirements will also strengthen the surveillance and enforcement of current safety requirements that are themselves due to the presence of the North Atlantic Right Whale, and future requirements relating to endangered species.

Furthermore, an Automatic Identification System is an emerging technology that represents a significant step forward in enhancing the safety of passengers on board vessels by reducing the risk of collisions on water and improving the Government's ability to respond to events and locate vessels in distress. The expansion of these carriage requirements will also further enhance navigation safety in terms of search and rescue efforts and collision avoidance.

renforcer la surveillance et l'application des exigences actuelles et futures concernant la perturbation par des petits bâtiments. Il est essentiel d'avoir accès aux données des systèmes d'identification automatique, car elles éclaireront les futures mesures de protection de cette espèce en voie de disparition, ainsi que celles d'autres espèces.

Par ailleurs, l'élargissement des exigences relatives au système d'identification automatique renforcera la surveillance et l'application des exigences de sécurité actuelles qui sont elles-mêmes établies en raison de la présence de la baleine noire de l'Atlantique Nord et des futures exigences relatives aux espèces en voie de disparition.

De plus, un système d'identification automatique est une nouvelle technologie qui représente une avancée importante vers l'amélioration de la sécurité des passagers à bord des bâtiments en réduisant le risque de collisions sur l'eau et en améliorant la capacité du gouvernement à réagir aux événements et à repérer les bâtiments en détresse. L'élargissement de ces exigences relatives au transport permettra également d'améliorer la sécurité de la navigation en ce qui concerne les efforts de recherche et de sauvetage et l'évitement des collisions.

Issues

Certain whale populations, including the Southern Resident Killer Whale and the North Atlantic Right Whale, remain critically endangered. Transport Canada, along with Fisheries and Oceans Canada and Environment and Climate Change Canada, has committed to protecting Southern Resident Killer Whales and North Atlantic Right Whales. The preservation of these species relies on a variety of government initiatives (e.g. the Whales Initiative: Protecting the Southern Resident Killer Whale) operating together. Failure to implement the plans in a timely manner could increase the risk that more whales could die unnecessarily in the future.

As the plan is to have additional measures in place by the time the whales usually return to the Salish Sea in greater numbers in late spring 2019, these measures should be implemented before the migration begins. These measures include extending the existing Automatic Identification System requirements under the *Navigation Safety Regulations*, for which the enabling legislation is the *Canada Shipping Act, 2001*, to smaller commercial vessels. Having access to Automatic Identification Systems data is critical as it will inform future protection measures of endangered species, such as the Southern Resident Killer Whale.

Enjeux

Certaines populations de baleines, y compris l'épaulard résident du Sud et la baleine noire de l'Atlantique Nord, demeurent gravement menacées d'extinction. Transports Canada, de concert avec Pêches et Océans Canada et Environnement et Changement climatique Canada, s'est engagé à protéger les épaulards résidents du Sud et les baleines noires de l'Atlantique Nord. La préservation de ces espèces repose sur diverses initiatives gouvernementales (notamment l'Initiative de protection des baleines : Protéger l'épaulard résident du Sud) qui fonctionnent ensemble. Le défaut de mettre en œuvre ces plans en temps opportun pourrait accroître le risque que davantage de baleines meurent inutilement à l'avenir.

Comme le plan prévoit la mise en place de mesures supplémentaires au moment où les baleines reviennent généralement en plus grand nombre dans la mer des Salish à la fin du printemps 2019, il est essentiel que ces mesures soient mises en œuvre avant le début de la migration. Ces mesures comprennent l'élargissement des exigences relatives au système d'identification automatique en vigueur en vertu du *Règlement sur la sécurité de la navigation*, pour lequel la loi habilitante est la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, aux bâtiments commerciaux plus petits. Il est essentiel d'avoir accès aux données des systèmes d'identification automatique, car elles

There is also a pressing need for the Government to take additional measures given the continued threats facing Southern Resident Killer Whales, and the need to ensure that they can recover while Vancouver, British Columbia, continues to grow as a trade corridor to Asian markets.

In addition to the protection of endangered whales, this proposal would enhance marine safety for persons traveling by passenger vessel. An Automatic Identification System is an emerging technology that represents a significant step forward in enhancing the safety of travellers by reducing the risk of collisions on water and improving the Government's ability to respond to events and locate vessels in distress.

Background

Greater protection of the Southern Resident Killer Whale

The endangered Southern Resident Killer Whale is an iconic species with cultural significance for Indigenous peoples and coastal communities in British Columbia that faces significant threats to its survival and recovery. These threats relate to the lack of availability of prey (mainly Chinook salmon); acoustic (noise) and physical disturbance from marine vessels; and contaminants in the water.

On May 18, 2018, the Minister of Transport, the Minister of Fisheries, Oceans and the Canadian Coast Guard, and the Minister of Environment and Climate Change (as the minister responsible for the Parks Canada Agency) assessed that Southern Resident Killer Whales are facing imminent threats to their survival and recovery due to low population numbers, poor condition, and lack of reproduction.

On June 22, 2018, the Whales Initiative was announced by the Minister of Transport and the Parliamentary Secretary to the Minister of Environment and Climate Change. This \$167.4 million initiative, under Budget 2018, will protect and support the recovery of the Southern Resident Killer Whale, the North Atlantic Right Whale, and the St. Lawrence Estuary Beluga Whale through comprehensive actions tailored to address the unique combinations of threats to their safety.

Specifically with regard to the Southern Resident Killer Whale, the announcement included immediate and

éclaireront les futures mesures de protection des espèces en voie de disparition, comme les épaulards résidents du Sud.

Il est également urgent que le gouvernement prenne d'autres mesures, compte tenu des menaces constantes auxquelles font face les épaulards résidents du Sud et de la nécessité de veiller à ce qu'ils puissent se rétablir alors que Vancouver (Colombie-Britannique) continue de progresser en tant que corridor commercial vers les marchés asiatiques.

En plus de contribuer à la protection des populations de baleines menacées, la présente proposition permettrait de renforcer la sécurité des personnes voyageant sur les bâtiments à passagers. Un système d'identification automatique est une nouvelle technologie qui représente une avancée importante vers l'amélioration de la sécurité des voyageurs en réduisant le risque de collisions sur l'eau et en améliorant la capacité du gouvernement à réagir aux événements et à repérer les bâtiments en détresse.

Contexte

Meilleure protection de l'épaulard résident du Sud

L'épaulard résident du Sud en voie de disparition est une espèce emblématique ayant une importance culturelle pour les peuples autochtones et les collectivités côtières de la Colombie-Britannique qui fait face à des menaces importantes pour sa survie et son rétablissement. Ces menaces concernent le manque de disponibilité des proies (principalement le saumon chinook), les perturbations acoustiques (bruit) et physiques causées par les bâtiments et les contaminants présents dans l'eau.

Le 18 mai 2018, le ministre des Transports, le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne et la ministre de l'Environnement et du Changement climatique (à titre de ministre responsable de l'Agence Parcs Canada) ont déterminé que les épaulards résidents du Sud font face à des menaces imminentes pour leur survie et leur rétablissement en raison de leur faible population, de leur mauvais état de santé et du faible taux de reproduction.

Le 22 juin 2018, le ministre des Transports et le secrétaire parlementaire de la ministre de l'Environnement et du Changement climatique ont annoncé l'Initiative de protection des baleines. Cette initiative de 167,4 millions de dollars, prévue dans le budget de 2018, protégera et rétablira les épaulards résidents du Sud, les baleines noires de l'Atlantique Nord et les bélugas de l'estuaire du Saint-Laurent grâce à des mesures exhaustives conçues afin de faire face aux combinaisons uniques de menaces à l'égard de leur sécurité.

En ce qui concerne plus précisément les épaulards résidents du Sud, l'annonce comprenait des mesures

comprehensive action to support their recovery by addressing the main threats they face. Key actions include, among other things, reducing disturbance from underwater vessel noise by imposing a new mandatory requirement for all marine vessels (including recreational boats) to stay at least 200 m away from killer whales, effective July 11, 2018, and developing the necessary tools to implement mandatory measures, where needed, to reduce noise from vessel traffic.

On October 31, 2018, the Minister of Transport and the Minister of Fisheries, Oceans and the Canadian Coast Guard announced a suite of additional bold measures focused on broadening and strengthening protection for the species. These measures include, among other things, the amendments that Transport Canada is proposing to make to the *Navigation Safety Regulations* to expand the carriage requirements for Automatic Identification Systems to a wider category of passenger vessels. An additional \$61.5 million is being committed to implement the new measures.

What is an Automatic Identification System and what can it do?

An Automatic Identification System is a navigational tool that provides information such as the ship's identity, type, position, and speed, as well as other safety-related information. An Automatic Identification System transmits and receives data from vessels and from shore over very high radio frequencies. When carried on board vessels, an Automatic Identification System can enhance situational awareness and provide useful information for search and rescue responders.

There are two types of Automatic Identification Systems: a Class A system and a Class B system. A Class A system is shipborne equipment designed to meet the performance standards and carriage requirements adopted by the International Maritime Organization, whereas a Class B system is shipborne equipment that is interoperable with all other Automatic Identification System stations, but does not meet all the performance standards adopted by the International Maritime Organization. A Class B Automatic Identification System essentially transmits less information, less often and at a lower power.

This system can also assist in the collection of aggregate data relating to the cumulative impacts of vessel disturbances on endangered marine mammals and critical habitats. The data will enhance Transport Canada's ability to monitor marine traffic in sensitive areas for endangered

immédiates et exhaustives visant à soutenir leur rétablissement en s'attaquant aux principales menaces auxquelles ils sont confrontés. Parmi les principales mesures, on retrouve la réduction des perturbations attribuables aux bruits sous-marins des bâtiments en imposant une nouvelle exigence obligatoire pour tous les bâtiments (y compris les embarcations de plaisance) de demeurer à au moins 200 m des épaulards, qui est entrée en vigueur le 11 juillet 2018, et l'élaboration des outils nécessaires à la mise en œuvre de mesures obligatoires, le cas échéant, visant à réduire le bruit provenant du trafic maritime.

Le 31 octobre 2018, le ministre des Transports et le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne ont annoncé une série de mesures audacieuses supplémentaires visant à élargir et à renforcer la protection des espèces. Ces mesures comprennent notamment les modifications que Transports Canada propose d'apporter au *Règlement sur la sécurité de la navigation* afin d'élargir les exigences relatives au transport de systèmes d'identification automatique à une catégorie plus vaste de bâtiments à passagers. Un montant supplémentaire de 61,5 millions de dollars est engagé pour mettre en œuvre les nouvelles mesures.

Qu'est-ce qu'un système d'identification automatique et que peut-il faire?

Un système d'identification automatique est un outil de navigation qui fournit des renseignements comme l'identité, le type, la position et la vitesse du bâtiment, ainsi que d'autres renseignements liés à la sécurité. Un système d'identification automatique transmet et reçoit les données des bâtiments et de la côte sur des radiofréquences très élevées. Lorsqu'il est à bord des bâtiments, un système d'identification automatique peut améliorer la connaissance de la situation et fournir des renseignements utiles aux intervenants de recherche et de sauvetage.

Il existe deux types de systèmes d'identification automatique : le système de classe A et le système de classe B. Les systèmes de classe A sont des équipements embarqués qui respectent les normes de rendement et les exigences en matière d'équipements obligatoires à bord adoptées par l'Organisation maritime internationale, tandis que les systèmes de classe B sont des équipements embarqués qui sont interoperables avec toutes les autres stations d'identification automatique, mais qui ne respectent pas toutes les normes de rendement adoptées par l'Organisation maritime internationale. Essentiellement, un système d'identification automatique de classe B transmet moins d'information, moins souvent et à une plus faible puissance.

Ce système peut également contribuer à la collecte de données globales sur l'incidence cumulative des perturbations causées par les bâtiments sur les mammifères marins en voie de disparition et les habitats essentiels. Ces données permettront de renforcer la capacité de Transports

whale species, including detecting a wider category of vessels that are not complying with speed restrictions in mandatory or voluntary slowdown zones. It will provide information that would result in a better ability to model and assess conservation measures for these species.

Current regulatory regime

Under the current regulatory regime, the following vessels must be fitted with a Class A Automatic Identification System on board: (i) larger domestic vessels of 500 gross tonnage or more; (ii) vessels that are 150 gross tonnage or more that are carrying more than 12 passengers and engaged on an international voyage; and (iii) vessels, other than a fishing vessel, that are 300 gross tonnage or more that are engaged on an international voyage.

Greater protection of the North Atlantic Right Whale

Vessel strikes are a major concern for the endangered North Atlantic Right Whale and are a navigational safety concern. Between June and September 2017, 12 North Atlantic Right Whales died in the Gulf of St. Lawrence, with four of these deaths showing signs of blunt force trauma consistent with vessel strikes. In response, Transport Canada introduced speed restrictions in the Gulf of St. Lawrence. Vessels that were 20 m or longer in length were limited to a maximum speed of 10 knots when traveling in this area. This was a temporary seasonal restriction put in place from April 28, 2018, until November 15, 2018.

Further, Fisheries and Oceans Canada temporarily closed several fishing areas in New Brunswick and Quebec, in efforts to protect the North Atlantic Right Whale from vessel strikes.

The proposed extended Automatic Identification System requirements would help in detecting a wider category of vessels that are not complying with the speed restrictions in the Gulf of St. Lawrence. While this is being done to contribute to navigational safety, it has the secondary effect of protecting the North Atlantic Right Whale.

Enhancing marine safety

Passengers on board commercial vessels of various ages, mobility, and international backgrounds are generally unfamiliar with the safety of ships or water conditions,

Canada de surveiller le trafic maritime dans les zones sensibles pour les espèces de baleines en voie de disparition, grâce notamment à la détection d'un plus grand nombre de bâtiments qui ne respectent pas les restrictions de vitesse dans les zones de réduction obligatoire ou volontaire de la vitesse. En outre, l'information recueillie permettrait de renforcer les capacités de modélisation et de mieux évaluer les mesures de conservation pour ces espèces menacées.

Régime de réglementation actuel

En vertu du régime de réglementation actuel, les bâtiments suivants doivent être munis d'un système d'identification automatique de classe A à bord : (i) les plus gros bâtiments canadiens d'une jauge brute de 500 tonneaux ou plus; (ii) les bâtiments d'une jauge brute de 150 tonneaux ou plus qui transportent plus de 12 passagers et qui effectuent un voyage international; (iii) les bâtiments, à l'exception des bâtiments de pêche, d'une jauge brute de 300 tonneaux ou plus qui effectuent un voyage international.

Meilleure protection de la baleine noire de l'Atlantique Nord

Les collisions avec les bâtiments constituent une préoccupation importante pour la baleine noire de l'Atlantique Nord en voie de disparition et sont aussi une préoccupation en matière de sécurité de la navigation. Entre juin et septembre 2017, 12 baleines noires de l'Atlantique Nord sont mortes dans le golfe du Saint-Laurent, quatre de celles-ci montrant des signes de traumatisme par force brutale correspondant à des collisions avec les bâtiments. En réponse, Transports Canada a instauré des restrictions de vitesse dans le golfe du Saint-Laurent. Les bâtiments de 20 m ou plus de longueur étaient limités à une vitesse maximale de 10 nœuds lorsqu'ils se déplaçaient dans cette région. Il s'agissait d'une restriction saisonnière temporaire mise en place du 28 avril 2018 au 15 novembre 2018.

En outre, Pêches et Océans Canada a temporairement fermé plusieurs zones de pêche au Nouveau-Brunswick et au Québec afin de protéger la baleine noire de l'Atlantique Nord contre les collisions avec les bâtiments.

L'élargissement proposé des exigences relatives au système d'identification automatique aiderait à détecter une plus vaste catégorie de bâtiments qui ne respectent pas les restrictions de vitesse dans le golfe du Saint-Laurent. Bien que cette mesure vise à contribuer à la sécurité de la navigation, elle a pour effet secondaire de protéger la baleine noire de l'Atlantique Nord.

Amélioration de la sécurité maritime

Les passagers à bord des bâtiments commerciaux, de divers âges, niveaux de mobilité et antécédents internationaux, qui en général ne connaissent pas la sécurité des

and have a high expectation that they will be safe. Therefore, the trust factor placed on the owner-operator of these passenger vessels is relatively high. Many operators use Transport Canada certification as a signal to the travelling public that they meet all safety requirements.

The expanded Automatic Identification System requirements would enhance marine safety in terms of search and rescue efforts and collision avoidance for a substantial portion of the fleet of passenger vessels, with the exception of a few smaller passenger vessels.

This regulatory initiative aligns with the instructions in the Minister of Transport mandate letter commitment to work with the Minister of Fisheries, Oceans and the Canadian Coast Guard, and the Minister of Environment and Climate Change to improve marine safety.

Objectives

The objectives of this regulatory initiative are to

1. support the protection and recovery of Southern Resident Killer Whales and other endangered species, such as the North Atlantic Right Whale; and
2. further enhance navigation safety in terms of search and rescue efforts and collision avoidance.

Description

This regulatory proposal would amend the *Navigation Safety Regulations* to expand the Automatic Identification System carriage requirements to a wider category of Canadian and non-Canadian passenger vessels that are navigating in Canadian waters.

Specifically, section 65 of the *Navigation Safety Regulations* would be amended to extend Automatic Identification System Class A or Class B carriage requirements to vessels that are certified to carry more than 12 passengers or to vessels that are eight metres or more in length and are certified to carry passengers. The owners of these vessels would have a choice of installing a Class A or Class B Automatic Identification System.

bâtiments ni les conditions de l'eau, ont des attentes élevées concernant leur sécurité. Par conséquent, le facteur de confiance envers le propriétaire-exploitant de ces bâtiments à passagers est relativement élevé. De nombreux exploitants utilisent l'accréditation de Transports Canada pour indiquer aux voyageurs qu'ils satisfont à toutes les exigences de sécurité.

L'élargissement des exigences en matière de systèmes d'identification automatique permettrait d'améliorer la sécurité maritime en matière d'efforts de recherche et de sauvetage et d'évitement des collisions pour une importante partie de la flotte des bâtiments à passagers, à l'exception de quelques bâtiments à passagers plus petits.

Cette initiative de réglementation respecte les directives contenues dans l'engagement pris dans la lettre de mandat du ministre des Transports de collaborer avec le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne et la ministre d'Environnement et Changement climatique dans le but d'améliorer la sécurité maritime.

Objectifs

La présente initiative réglementaire vise à :

1. appuyer la protection et le rétablissement des épaulards résidents du Sud et d'autres espèces en voie de disparition, comme la baleine noire de l'Atlantique Nord;
2. améliorer la sécurité de la navigation en ce qui concerne les efforts de recherche et de sauvetage et l'évitement des collisions.

Description

Ce projet de règlement modifierait le *Règlement sur la sécurité de la navigation* afin d'élargir les exigences relatives au transport de systèmes d'identification automatique à une catégorie plus vaste de bâtiments à passagers canadiens et non canadiens qui naviguent dans les eaux canadiennes.

Plus précisément, l'article 65 du *Règlement sur la sécurité de la navigation* serait modifié afin d'élargir les exigences relatives au transport d'un système d'identification automatique de classe A ou de classe B aux bâtiments qui sont autorisés à transporter plus de 12 passagers ou aux bâtiments de huit mètres ou plus de longueur qui sont autorisés à transporter des passagers. Les propriétaires de ces bâtiments auraient le choix d'installer un système d'identification automatique de classe A ou de classe B.

Passenger vessels that are operating in sheltered waters¹ would be excluded from this carriage requirement because sheltered waters voyages are found to be low risk. Therefore, vessels that operate only on sheltered waters voyages may be subject to reduced safety requirements due to this low-risk operating environment.

In addition, in the proposed regulatory amendments, the use of the terms “ship” and “tons” would be replaced with “vessel” and “gross tonnage” to be consistent with the defined terms in the *Canada Shipping Act, 2001*. Also, the definition of a “sheltered waters voyage,” as per the new subsection 65(10) of the amended Regulations, would be the definition as it currently appears in the *Vessel Certificates Regulations*.

Regulatory development

Consultations

Affected stakeholders include owners of commercial vessels registered in Canada as passenger vessels or ferries, if their vessels are certified to carry more than 12 passengers or if their vessels are eight metres or more in length and are certified to carry passengers.

Other government departments that were consulted on this initiative are Fisheries and Oceans Canada, the Canadian Coast Guard, and Environment and Climate Change Canada. All three departments are supportive of the proposed amendments.

Consultations on a separate regulatory proposal to introduce new *Navigation Safety Regulations* have been led through the regional and national Canadian Marine Advisory Council meetings since 2007. The consultations included, among other things, the proposal to expand the Automatic Identification System carriage requirements to passenger vessels *carrying more than 50 passengers*. Stakeholder reaction regarding this threshold has been positive.

These consultations did not include the proposal to expand the Automatic Identification System carriage requirements to a wider category of passenger vessels as proposed above; however, some stakeholders are aware

¹ Transport Canada defines sheltered waters voyages as a voyage in Canada, on a lake or a river above tidal waters, where a vessel can **never** be further than 2.5 nautical miles from shore (measured either from the mainland or from an island the vessel can use as a safe refuge from the weather) as per the policy outlined in the [Ship Safety Bulletin No. 08/2017](#).

Les bâtiments à passagers exploités dans des eaux abritées¹ seraient exclus de cette exigence relative au transport, puisque les voyages en eaux abritées sont considérés comme étant à faible risque. Par conséquent, les bâtiments qui effectuent seulement des voyages en eaux abritées peuvent être assujettis à des exigences réduites en matière de sécurité en raison de cet environnement à faible risque.

De plus, dans les modifications réglementaires proposées, l'utilisation des termes « navire » et « tonneaux » serait remplacée par « bâtiment » et « jauge brute » afin de respecter les termes définis dans la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. En outre, la définition d'un « voyage en eaux abritées », conformément au nouveau paragraphe 65(10) du règlement modifié, serait celle qui figure actuellement dans le *Règlement sur les certificats de bâtiment*.

Élaboration de la réglementation

Consultations

Les intervenants visés comprennent les propriétaires de bâtiments commerciaux qui sont immatriculés au Canada à titre de bâtiments à passagers ou de traversiers, si leurs bâtiments sont autorisés à transporter plus de 12 passagers ou si leurs bâtiments ont une longueur de huit mètres ou plus et qu'ils sont autorisés à transporter des passagers.

Pêches et Océans Canada, la Garde côtière canadienne et Environnement et Changement climatique Canada sont les autres ministères consultés au sujet de cette initiative. Les trois ministères appuient les modifications proposées.

Des consultations sur un projet de règlement distinct visant à introduire un nouveau *Règlement sur la sécurité de la navigation* ont été menées dans le cadre des réunions régionales et nationales du Conseil consultatif maritime canadien depuis 2007. Les consultations comprenaient, entre autres, la proposition d'élargir les exigences relatives au transport d'un système d'identification automatique aux bâtiments à passagers *transportant plus de 50 passagers*. Les intervenants ont réagi positivement à ce seuil.

Ces consultations ne comprenaient pas la proposition d'élargir les exigences relatives au transport d'un système d'identification automatique à une catégorie plus vaste de bâtiments à passagers, comme il est proposé ci-dessus.

¹ Transports Canada définit les voyages en eaux abritées comme un voyage effectué au Canada, sur un lac, un fleuve ou une rivière au-dessus des eaux à marée, où un bâtiment ne peut **jamais** se trouver à plus de 2,5 milles marins de la rive (distance mesurée depuis la partie continentale ou à partir d'une île pouvant être utilisée comme refuge sûr contre le mauvais temps), conformément à la politique décrite dans le [Bulletin de la sécurité des navires n° 08/2017](#).

that this initiative is forthcoming as it was linked to the recent government announcement of further actions to help protect the endangered Southern Resident Killer Whale (which indicated that actions to be taken would include the expansion of Automatic Identification System carriage requirements to a wider category of passenger vessels).

During consultations leading up to the Whales Initiative, a key gap that was mentioned by multiple stakeholders (representatives from the shipping industry, Indigenous peoples, commercial fishers, the whale-watching industry, etc.) was the lack of Automatic Identification Systems on all vessels, specifically commercial whale-watching vessels. Following the finding of an imminent threat, Transport Canada began to look at additional measures that could further supplement the Whales Initiative measures announced in June 2018. This led to a specific focus on vessel traffic from smaller vessels as a result of their impact or presence in key foraging areas, and the consideration of expanding Automatic Identification System carriage requirements to small passenger vessels.

The idea was presented on November 1, 2018, to the Indigenous and Multistakeholder Advisory Group, established to help inform measures related to the Southern Resident Killer Whale and led by Fisheries and Oceans Canada. This Advisory Group includes representatives from the shipping industry, Indigenous peoples, sport and recreational fishers, commercial fishers, BC Ferries, the Vancouver Fraser Port Authority, the whale-watching industry (through the Pacific Whale Watch Association), environmental groups (including the World Wildlife Fund, the Natural Resources Defense Council, the Georgia Strait Alliance and the David Suzuki Foundation), and the Vancouver Aquarium. Overall, there was a positive response to the announcement that this proposal was being developed by all those present at the Indigenous and Multistakeholder Advisory Group.

Consultations on this regulatory initiative were also held face-to-face through the November 2018 national Canadian Marine Advisory Council meeting. Online consultations are also being led using Transport Canada's Let's Talk Transportation platform, which was launched on November 14, 2018. Outreach is targeting sector-specific associations most likely to be impacted, including Indigenous peoples. Affected stakeholders will also be notified of this initiative through the *Canada Gazette*, Part I, pre-publication process and will have 15 days to comment.

Toutefois, certains intervenants savent que cette initiative sera lancée, car elle était liée à la récente annonce faite par le gouvernement d'adopter des mesures supplémentaires visant à aider à protéger les épaulards résidents du Sud en voie de disparition (qui indiquait que les mesures à prendre comprendraient l'élargissement des exigences relatives au transport d'un système d'identification automatique à une catégorie plus vaste de bâtiments à passagers).

Lors des consultations ayant mené à l'Initiative de protection des baleines, de nombreux intervenants (représentants de l'industrie du transport maritime, peuples autochtones, pêcheurs commerciaux, industrie de l'observation des baleines, etc.) ont mentionné que l'absence de systèmes d'identification automatique sur tous les bâtiments, en particulier les bâtiments commerciaux d'observation des baleines, constituait une importante lacune. Après avoir constaté une menace imminente, Transports Canada a commencé à examiner d'autres mesures qui pourraient davantage compléter les mesures prises dans le cadre de l'Initiative de protection des baleines annoncée en juin 2018. On a ainsi mis l'accent sur la circulation des petits bâtiments en raison de leur incidence ou de leur présence dans les principales zones d'alimentation et on a envisagé d'élargir les exigences relatives au transport de systèmes d'identification automatique aux petits bâtiments à passagers.

L'idée a été présentée le 1^{er} novembre 2018 au Groupe consultatif autochtone et multilatéral, mis sur pied pour aider à éclairer les mesures relatives aux épaulards résidents du Sud et dirigé par Pêches et Océans Canada. Ce groupe consultatif comprend des représentants de l'industrie du transport maritime, des peuples autochtones, des pêcheurs sportifs et récréatifs, des pêcheurs commerciaux, de BC Ferries, de l'Administration portuaire Vancouver Fraser, de l'industrie de l'observation des baleines (par l'entremise de la Pacific Whale Watch Association), des groupes environnementaux (y compris le Fonds mondial pour la nature, le Natural Resources Defense Council, la Georgia Strait Alliance et la Fondation David Suzuki) et de l'Aquarium de Vancouver. Dans l'ensemble, il y a eu une réaction positive à l'annonce de l'élaboration de la présente proposition par tous les membres du Groupe consultatif autochtone et multilatéral.

Des consultations sur cette initiative de réglementation ont également eu lieu en personne lors de la réunion nationale du Conseil consultatif maritime canadien de novembre 2018. Des consultations sont également en cours dans le cadre des consultations en ligne au moyen de la plateforme Parlons transport de Transports Canada, qui a été lancée le 14 novembre 2018. La sensibilisation cible les associations sectorielles les plus susceptibles d'être touchées, y compris les peuples autochtones. Les intervenants touchés seront également informés de cette initiative par l'entremise du processus de publication préalable de la Partie I de la *Gazette du Canada* et disposeront de 15 jours pour formuler des commentaires.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultations

Consultations on this initiative were conducted with various stakeholders, including Indigenous peoples, over the past two years leading up to the development of the Whales Initiative. Indigenous peoples were also more recently consulted through the Indigenous and Multi-stakeholder Advisory Group and were generally supportive.

Consultations are also being led online using Transport Canada's Let's Talk Transportation platform. These consultations will also include Indigenous peoples.

Affected stakeholders, including Indigenous peoples, will be notified of this initiative through the *Canada Gazette*, Part I, prepublication process and will have 15 days to comment.

It is anticipated that this proposal will impact a very minimal number of Indigenous peoples.

Regulatory analysis

Benefits and costs

The benefits of the proposed amendments include an enhanced ability to monitor marine traffic in sensitive areas for endangered whale species. This would provide information that would result in a better ability to model and assess conservation measures, and a greater ability to enforce these measures. Since an Automatic Identification System is primarily a navigation aid that increases the situational awareness of vessel operators, the proposed amendments would also reduce the risk of loss of life or serious injury by reducing the risk of collisions and improving the ability of search and rescue teams to coordinate their responses with other vessels in the area. The benefits of the proposed amendments are discussed qualitatively.

The present value total cost of the proposed amendments is \$4.85 million.² Vessel owners would assume the costs of purchasing, installing and maintaining a Class B Automatic Identification System unit. They would also assume the costs of training staff to operate and interpret units with a display.

Affected vessels

In the Canadian Register of Vessels, there are about 1 355 vessels classified as Passenger, Ferry or Fishing/

² Present value total costs are presented in 2017 Canadian dollars, over the period 2019 to 2028, and are discounted to 2019 using a rate of 7%.

Obligations des traités modernes, mobilisation et consultations des Autochtones

Au cours des deux dernières années précédant l'élaboration de l'Initiative de protection des baleines, des consultations au sujet de cette initiative ont été menées auprès de divers intervenants, y compris les peuples autochtones. Ceux-ci ont également été consultés plus récemment par l'entremise du Groupe consultatif autochtone et multilatéral, et ils ont généralement bien accueilli l'initiative.

Des consultations sont également menées en ligne au moyen de la plateforme Parlons transport de Transports Canada. Les peuples autochtones seront aussi consultés.

Les intervenants touchés, y compris les peuples autochtones, seront également informés de cette initiative par l'entremise du processus de publication préalable de la Partie I de la *Gazette du Canada* et disposeront de 15 jours pour formuler des commentaires.

On prévoit que cette proposition aura des répercussions sur un très petit nombre de peuples autochtones.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

Les modifications proposées permettraient d'améliorer la capacité à surveiller le trafic maritime dans les zones sensibles pour les espèces de baleines en voie de disparition. Cela fournirait des renseignements qui entraîneraient une meilleure capacité à modéliser et à évaluer les mesures de conservation et une plus grande capacité à appliquer ces mesures. Étant donné qu'un système d'identification automatique est principalement une aide à la navigation qui accroît la connaissance de la situation des exploitants de bâtiments, les modifications proposées permettraient également de diminuer le risque de perte de vie ou de blessure grave en réduisant le risque de collisions et en améliorant la capacité des équipes de recherche et de sauvetage de coordonner leurs interventions avec les autres bâtiments dans la région. Les avantages des modifications proposées font l'objet de discussions qualitatives.

La valeur actualisée du total des coûts des modifications proposées est de 4,85 millions de dollars.² Les propriétaires de bâtiments engageraient des frais pour acheter, installer et entretenir un système d'identification automatique de classe B. Ils engageraient également des coûts pour former les membres du personnel à l'exploitation et l'interprétation des unités dotées d'un écran.

Bâtiments visés

Dans le Registre canadien d'immatriculation des bâtiments, il y a environ 1 355 bâtiments ayant la classification

² La valeur actualisée du total des coûts est présentée en dollars canadiens de 2017, sur la période de 2019 à 2028, et la valeur est actualisée à celle de 2019 à un taux de 7 %.

Passenger that are eight metres or more in length. Of those, 106 vessels are already equipped with an Automatic Identification System. Under the proposed Automatic Identification System carriage expansion, only vessels operating outside of sheltered waters would be required to install an Automatic Identification System. Based on the operating area of the vessels, it was estimated that the incremental number of vessels required to carry an Automatic Identification System in 2019 would be 941.

The expected average annual growth rate for this type of vessel is just under 2%. This estimate is based on the registration rate of passenger vessels and ferries in the Canadian Register of Vessels that are eight metres or more in length (between 2008 and 2017), and are expected to operate outside sheltered waters. It is assumed that the number of vessels with an Automatic Identification System and the number of vessels that would require an Automatic Identification System will grow at the same rate.

Based on this growth rate, it is expected that, on average, two new vessels that meet the criteria of the proposed amendments would install an Automatic Identification System per year, in the absence of the Regulations.

Under the proposed amendments, an average of 30 vessels that meet the criteria of the proposed amendments per year would be required to install an Automatic Identification System. The total inventory of passenger vessels and ferries that are eight metres or more in length is expected to increase by about 17 vessels per year. However, an additional 13 vessels per year, on average, would be required to replace retired vessels. Between 2019 and 2028, a total of 1 245 vessels would require an Automatic Identification System.

Benefits

Automatic Identification Systems are a global standard, developed in coordination with several nations and international agencies, including the United Nations International Maritime Organization and the International Telecommunication Union. Since they are primarily collision avoidance systems, Automatic Identification Systems were designed to function globally and on an autonomous, continuous, open and non-proprietary protocol. This means that real-time data is available to anyone with a very high frequency receiver.

de bâtiments à passagers, de traversiers ou de bâtiments de pêche ou à passagers qui ont une longueur d'au moins huit mètres. De ce nombre, 106 bâtiments sont déjà munis d'un système d'identification automatique. Dans le cadre de l'élargissement proposé des exigences relatives au transport d'un système d'identification automatique, seuls les bâtiments exploités à l'extérieur des eaux abritées seraient tenus d'installer un système d'identification automatique. Selon la zone d'exploitation des bâtiments, on a estimé que le nombre supplémentaire de bâtiments devant transporter un système d'identification automatique en 2019 serait de 941.

Le taux de croissance annuel moyen prévu pour ce type de bâtiment est d'un peu moins de 2 %. Cette estimation est fondée sur le taux d'immatriculation des bâtiments à passagers et des traversiers dans le Registre canadien d'immatriculation des bâtiments de huit mètres ou plus de longueur (entre 2008 et 2017) qui devraient être exploités à l'extérieur des eaux abritées. On suppose que le nombre de bâtiments dotés d'un système d'identification automatique et que le nombre de bâtiments qui nécessiteraient un système d'identification automatique augmenteraient au même rythme.

Compte tenu de ce taux de croissance, on s'attend à ce que, en moyenne, deux nouveaux bâtiments qui répondent aux critères des modifications proposées installent un système d'identification automatique par année, en l'absence de ce règlement.

En vertu des modifications proposées, en moyenne 30 bâtiments répondant aux critères des modifications proposées par année seraient tenus d'installer un système d'identification automatique. L'inventaire total des bâtiments à passagers et des traversiers de huit mètres ou plus de longueur devrait augmenter d'environ 17 bâtiments par année. Il faudrait toutefois 13 bâtiments supplémentaires par année, en moyenne, pour remplacer les bâtiments hors service. Entre 2019 et 2028, un total de 1 245 bâtiments auraient besoin d'un système d'identification automatique.

Avantages

Les systèmes d'identification automatique constituent une norme mondiale établie en collaboration avec plusieurs pays et organismes internationaux, dont l'Organisation maritime internationale des Nations Unies et l'Union internationale des télécommunications. Comme il s'agit principalement de systèmes d'évitement de collision, les systèmes d'identification automatique ont été conçus pour fonctionner à l'échelle mondiale et selon un protocole autonome, continu, ouvert et non exclusif. Cela signifie que des données en temps réel sont accessibles pour toute personne ayant un récepteur de très haute fréquence.

The public would benefit by gaining important data on the activity of vessels that operate most intensively around the critical habitat of the endangered whale species. The availability of these data improves the ability of researchers and government agencies to assess conservation measures in place and to develop new evidence-based measures in the future.

Automatic Identification System data has already been used in several studies associated with the protection and recovery of endangered whales. More vessels carrying Automatic Identification Systems would provide a larger dataset that would benefit public and commercial stakeholders.

For conservation science and research, Automatic Identification System data has been used for at least three main types of applications: describing vessel activity, assessing conservation impacts, and monitoring compliance.³

1. Describing the current vessel activity

Describing the current vessel activity would give researchers studying Canadian waters a clearer picture of the risks marine traffic poses to endangered whale species.

In Canadian waters, Automatic Information System data was used to map cumulative underwater acoustic energy from shipping traffic in the Pacific Ocean around Vancouver Island. A study found that high noise levels in critical habitats for endangered resident killer whales exceed the limits of “good conservation status” under the European Union Marine Strategy Framework Directive.⁴ Other studies used Automatic Identification System data to examine how vessel traffic interfered with North Atlantic Right Whales in the Stellwagen Bank National Marine

Le public gagnerait à obtenir des données importantes sur l'activité des bâtiments qui sont exploités de façon plus intensive autour de l'habitat essentiel des espèces de baleines en voie de disparition. L'accessibilité de ces données améliore la capacité des chercheurs et des organismes gouvernementaux à évaluer les mesures de conservation en place et à élaborer de nouvelles mesures fondées sur des données probantes à l'avenir.

Les données des systèmes d'identification automatique ont déjà été utilisées dans plusieurs études associées à la protection et au rétablissement des baleines en voie de disparition. Un plus grand nombre de bâtiments transportant des systèmes d'identification automatique permettrait d'obtenir un ensemble de données plus vaste qui profiterait aux intervenants publics et commerciaux.

Pour les sciences et la recherche en conservation, les données des systèmes d'identification automatique ont été utilisées pour au moins trois principaux types d'applications : la description de l'activité des bâtiments, l'évaluation des répercussions relatives à la conservation et la surveillance de la conformité³.

1. Description de l'actuelle activité du bâtiment

La description de l'actuelle activité du bâtiment permettrait aux chercheurs qui étudient les eaux canadiennes de mieux comprendre les risques que représente le trafic maritime pour les espèces de baleines en voie de disparition.

Dans les eaux canadiennes, les données du système d'information automatique ont été utilisées pour cartographier l'énergie acoustique sous-marine cumulative provenant du trafic maritime dans l'océan Pacifique autour de l'île de Vancouver. Une étude a révélé que les niveaux élevés de bruit dans les habitats essentiels des épaulards résidents en voie de disparition dépassent les limites d'un « bon état de conservation » en vertu de la Directive cadre de la stratégie maritime de l'Union européenne⁴. Les données des systèmes d'identification automatique ont été

³ Robards, M., Silber, G., Adams, J., Arroyo, J., Lorenzini, D., Schwehr, K., and Amos, J. (2016). “Conservation science and policy applications of the marine vessel Automatic Identification System (AIS)—a review.” *Bulletin of Marine Science*, 92(1), 75–103. doi:10.5343/bms.2015.1034

⁴ Erbe, C., Macgillivray, A., and Williams, R. (2012). “Mapping cumulative noise from shipping to inform marine spatial planning.” *The Journal of the Acoustical Society of America*, 132(5). doi:10.1121/1.4758779

³ Robards, M., Silber, G., Adams, J., Arroyo, J., Lorenzini, D., Schwehr, K., et Amos, J. (2016). « Conservation science and policy applications of the marine vessel Automatic Identification System (AIS)—a review ». *Bulletin of Marine Science*, 92(1), 75-103. doi:10.5343/bms.2015.1034

⁴ Erbe, C., Macgillivray, A., et Williams, R. (2012). « Mapping cumulative noise from shipping to inform marine spatial planning ». *The Journal of the Acoustical Society of America*, 132(5). doi:10.1121/1.4758779

Sanctuary, off the coast of Massachusetts, United States,⁵ and how low-frequency noise correlated with ocean-based commercial shipping trends off the coast of southern California.⁶

Underwater noise reduction measures were enhanced to protect Southern Resident Killer Whales. Part of this initiative was to expand coverage of sound-measuring hydrophone networks to quantify ocean noise throughout the Southern Resident Killer Whale habitat range. This would be linked to Automatic Identification System vessel traffic data to develop a more detailed understanding of the factors contributing to underwater noise and how it affects the whales.⁷

2. Assessing or modelling potential environmental impacts

Automatic Identification System data would also provide information to support the definition of future marine protected and critical habitat areas, vessel operating restrictions, or other government departments in enforcing marine mammal protection measures.

Automatic Identification System data has been used to study the risks of humpback whales being struck by cruise ships off the coast of Alaska,⁸ as well as by cargo vessels transiting the Panama Canal.⁹ The latter study resulted in the International Maritime Organization adopting new speed control protocols around the Panama Canal in 2014.

utilisées dans le cadre d'autres études pour examiner la façon dont le trafic maritime interférait avec les baleines noires de l'Atlantique Nord dans le sanctuaire maritime national du banc Stellwagen, au large des côtes du Massachusetts, aux États-Unis⁵, et la corrélation entre le bruit de basse fréquence et les tendances océaniques des navigations commerciales au large des côtes de la Californie du sud⁶.

Les mesures de réduction du bruit sous-marin ont été améliorées pour protéger les épaulards résidents du Sud. Cette initiative visait notamment à élargir la couverture des réseaux d'hydrophones de mesure du niveau d'intensité acoustique afin de quantifier le bruit océanique dans l'ensemble de l'habitat de l'épaulard résident du Sud. Ces données seraient liées aux données sur le trafic maritime du système d'identification automatique afin de mieux comprendre les facteurs contribuant au bruit sous-marin et les effets sur les baleines⁷.

2. Évaluation ou modélisation des répercussions possibles sur l'environnement

Les données des systèmes d'identification automatique fourniraient également des renseignements à l'appui de la définition des futures aires marines protégées et d'habitat essentiel, des restrictions d'exploitation des bâtiments ou d'autres ministères dans l'application des mesures de protection des mammifères marins.

Les données des systèmes d'identification automatique ont été utilisées pour étudier les risques que des rorquals à bosse soient frappés par des paquebots de croisière au large des côtes de l'Alaska⁸, ainsi que par des bâtiments de charge qui transitent par le canal de Panama⁹. Cette dernière étude a amené l'Organisation maritime internationale à adopter de nouveaux protocoles de contrôle de la vitesse autour du canal de Panama en 2014.

⁵ Hatch, L., Clark, C., Merrick, R., Van Parjis, S., Ponirakis, D., Schwehr, K., Thompson, M., Wiley, D. 2008. « [Characterizing the relative contributions of large vessels to total ocean noise fields: a case study using the Gerry E. Studds Stellwagen Bank National Marine Sanctuary](#). » *Environmental Management*. 42:735–752; and Hatch, L. T., Clark, C. W., Van Parjis, S. M., Frankel, A. S., Ponirakis, D. W. 2012. « [Quantifying loss of acoustic communication space for right whales in and around a U.S. National Marine Sanctuary](#). » *Conservation Biology*. 26:983–994

⁶ McKenna, M. F., Katz, S. L., Wiggins, S. M., Ross, D., Hildebrand, J. A. 2012. « [A quieting ocean: unintended consequence of a fluctuating economy](#). » *The Journal of the Acoustical Society of America*. 132:169–175

⁷ [Review of the Effectiveness of Recovery Measures for Southern Resident Killer Whales](#), Section 5.2, items 31 and 34 (accessed on November 20, 2018)

⁸ Webb, K. R., Gende, S. M. 2015. « [Activity patterns and speeds of large cruise ships in Southeast Alaska](#). » *Coastal Management*. 43(1):67–83

⁹ Guzman, H. M., Gomez, C. G., Guevara, C. A., Kleivane, L. 2013. « [Potential vessel collisions with Southern Hemisphere humpback whales wintering off Pacific Panama](#). » *Marine Mammal Science*. 29(4):629–642

⁵ Hatch, L., Clark, C., Merrick, R., Van Parjis, S., Ponirakis, D., Schwehr, K., Thompson, M., Wiley, D. 2008. « [Characterizing the relative contributions of large vessels to total ocean noise fields: a case study using the Gerry E. Studds Stellwagen Bank National Marine Sanctuary](#) ». *Environmental Management*. 42:735-752; et Hatch, L. T., Clark, C. W., Van Parjis, S. M., Frankel, A. S., Ponirakis, D. W. 2012. « [Quantifying loss of acoustic communication space for right whales in and around a U.S. National Marine Sanctuary](#) ». *Conservation Biology*. 26:983-994

⁶ McKenna, M. F., Katz, S. L., Wiggins, S. M., Ross, D., Hildebrand, J. A. 2012. « [A quieting ocean: unintended consequence of a fluctuating economy](#) ». *The Journal of the Acoustical Society of America*. 132:169-175

⁷ [Examen de l'efficacité des mesures de rétablissement concernant les épaulards résidents du sud](#), section 5.2, articles 31 et 34 (accédé le 23 novembre 2018)

⁸ Webb, K. R., Gende, S. M. 2015. « [Activity patterns and speeds of large cruise ships in Southeast Alaska](#) ». *Coastal Management*. 43(1):67-83

⁹ Guzman, H. M., Gomez, C. G., Guevara, C. A., Kleivane, L. 2013. « [Potential vessel collisions with Southern Hemisphere humpback whales wintering off Pacific Panama](#) ». *Marine Mammal Science*. 29(4):629-642

3. Monitoring environmental compliance

Monitoring of environmental compliance would help enforce speed and proximity restrictions.

Studies using Automatic Identification System data to evaluate compliance with routing and speed rules put in place by the United States National Marine Fisheries Service to protect North Atlantic Right Whales found that a combination of mandatory speed controls and recommended routes off the coast of Florida and Georgia, United States, could reduce the probability of right whale mortality from vessel strikes in those waters by around 72%.¹⁰

Since the introduction of speed reduction zones in the western Gulf of St. Lawrence in 2017, the Canadian Coast Guard has used Automatic Identification System data to issue warnings to vessel operators to inform them that they are entering a reduced speed zone or operating area of a recent whale sighting. The expansion of Automatic Identification Systems carriage requirements would enable authorities to monitor a larger portion of the vessels operating in speed control zones, which would reduce the risk of vessel strikes and underwater noise disturbance.

Between April 28 and November 15, 2018, vessels were observed transiting the mandatory speed reduction zones in the Gulf of St. Lawrence 4 612 times.¹¹ In 383 of these voyages, vessels were recorded travelling above the 10 knots limit. Of these 383 reported cases, three penalties were issued and 12 cases are under review.

Broader use of Automatic Identification Systems would assist the Coast Guard in monitoring vessels that operate around the critical habitat of endangered marine species and in identifying areas where whales might be disturbed by a concentration of vessels. This would help the enforcement of recent changes in rules for the mandatory minimum approach distance in critical habitat areas and areas where sightings of both Southern Resident Killer Whales and North Atlantic Right Whales were recently reported.

3. Surveillance de la conformité environnementale

La surveillance de la conformité environnementale aiderait à appliquer les restrictions de vitesse et de proximité.

Des études utilisant les données du système d'identification automatique pour évaluer la conformité aux règles de routage et de vitesse mises en place par le National Marine Fisheries Service des États-Unis afin de protéger les baleines noires de l'Atlantique Nord ont révélé qu'une combinaison de contrôles de vitesse obligatoires et d'itinéraires recommandés au large des côtes de la Floride et de la Géorgie, aux États-Unis, pourrait réduire d'environ 72 % la probabilité de mortalité des baleines noires à la suite de collisions avec des bâtiments dans ces eaux¹⁰.

Depuis l'introduction des zones de réduction de la vitesse dans l'ouest du golfe du Saint-Laurent en 2017, la Garde côtière canadienne a utilisé les données du système d'identification automatique pour envoyer des avertissements aux exploitants de bâtiments les informant qu'ils entrent dans une zone à vitesse réduite ou une zone d'exploitation où l'on a récemment observé des baleines. L'élargissement des exigences relatives au transport de systèmes d'identification automatique permettrait aux autorités de surveiller une plus grande partie des bâtiments exploités dans les zones de contrôle de la vitesse, ce qui réduirait le risque de collisions avec des bâtiments et de perturbation du bruit sous-marin.

Entre le 28 avril et le 15 novembre 2018, des bâtiments qui transitaient par les zones obligatoires de réduction de la vitesse dans le golfe du Saint-Laurent ont été observés 4 612 fois¹¹. De ce nombre, on a enregistré 383 bâtiments se déplaçant au-dessus de la limite de 10 nœuds. Parmi ces 383 situations signalées, des sanctions ont été imposées dans 3 cas, et 12 autres cas sont en cours d'examen.

L'utilisation plus large des systèmes d'identification automatique aiderait la Garde côtière à surveiller les bâtiments exploités autour de l'habitat essentiel des espèces marines en voie de disparition et à déterminer les zones où les baleines pourraient être perturbées par une concentration de bâtiments. Cela contribuerait à appliquer les modifications récentes apportées aux règles concernant la distance minimale obligatoire d'approche dans les zones d'habitat essentiel et les zones où des épaulards résidents du Sud et des baleines noires de l'Atlantique Nord ont été observés récemment.

¹⁰ Lagueux, K., Zani, M., Knowlton, A. 2011. "Response by vessel operators to protection measures for right whales *Eubalaena glacialis* in the southeast US calving ground." *Endangered Species Research*. 14:69-77

¹¹ [Protecting North Atlantic Right Whales from ship strikes in the Gulf of St. Lawrence](#) (accessed on November 23, 2018)

¹⁰ Lagueux, K., Zani, M., Knowlton, A. 2011. « Response by vessel operators to protection measures for right whales *Eubalaena glacialis* in the southeast US calving ground ». *Endangered Species Research*. 14:69-77

¹¹ [Protéger les baleines noires de l'Atlantique Nord des collisions avec les navires dans le golfe du Saint-Laurent](#) (accédé le 23 novembre 2018)

Reduced risk of loss of life or serious injuries

In addition to helping protect endangered whales, the proposed amendments would reduce the risk of serious injury or fatality at sea by improving the ability of Canadian Coast Guard Marine Communications and Traffic Services centres to respond to vessels in distress.

When a distress message is broadcast, a Class A or Class B Automatic Identification System would allow the Marine Communications and Traffic Services centre to verify the last-known location of the distressed vessel, as well as that of any Automatic Identification System-equipped vessels nearby. Rescue units would be deployed with greater precision, and a response could be coordinated with nearby vessels. This would result in a faster response and in less time spent in the water, which could save lives.

In the past three years, there have been two high-profile passenger vessel incidents that resulted in multiple fatalities where the inability of search and rescue units to precisely locate the distressed vessel may have contributed to the number of casualties.

On October 25, 2015, the *Leviathan II*, a passenger vessel with 27 people on board, capsized while on a whale-watching excursion off Plover Reefs, in Clayoquot Sound, British Columbia. The crew aboard the vessel were unable to issue a call for distress until a flare was fired 40 minutes after the incident. The ensuing search and rescue operation was hampered by a miscommunication relating to the vessel's location. As a result, six people died, four people suffered serious injuries, and approximately 2 000 L of fuel leaked into the water.¹²

In April 2017, a commercial vessel measuring 9 m, the *Catatonic*, took on water and the vessel stern sank below the waterline near Tofino, British Columbia. The operator contacted the Canadian Coast Guard lifeboat station for assistance, giving the location as three nautical miles off Bartlett Island. Because the vessel had lost power, the operator was unable to provide an exact location, which was actually six nautical miles from Bartlett Island. Search and rescue did not locate the vessel until just over 1.5 hours after the initial distress call. Although all aboard were recovered, two people were reported as deceased.

Réduction du risque de perte de vie ou de blessures graves

En plus de contribuer à la protection des baleines en voie de disparition, les modifications proposées permettraient de réduire le risque de blessures graves ou de décès en mer en améliorant la capacité des centres des Services de communication et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne à répondre aux bâtiments en détresse.

Lorsqu'un message de détresse est diffusé, le système d'identification automatique de classe A ou B permettrait au centre des Services de communication et de trafic maritimes de vérifier la dernière position connue du bâtiment en difficulté ainsi que celle de tous les bâtiments munis du système d'identification automatique situés à proximité. Les unités de sauvetage seraient déployées avec plus de précision et une intervention pourrait être coordonnée avec les bâtiments à proximité. Cela se traduirait par une réponse plus rapide et une réduction du temps passé dans l'eau, ce qui pourrait sauver des vies.

Au cours des trois dernières années, il y a eu deux incidents très médiatisés impliquant des bâtiments à passagers qui ont entraîné de nombreux décès, où l'incapacité des unités de recherche et sauvetage à localiser avec précision le bâtiment en détresse a pu contribuer au nombre de victimes.

Le 25 octobre 2015, le *Leviathan II*, un bâtiment à passagers avec 27 personnes à bord, a chaviré pendant une excursion d'observation des baleines au large des récifs Plover, dans la baie Clayoquot, en Colombie-Britannique. L'équipage à bord du bâtiment n'a pas été en mesure de lancer un appel de détresse jusqu'à ce qu'une fusée éclairante soit lancée 40 minutes après l'incident. L'opération de recherche et sauvetage qui a suivi a été entravée par un problème de communication concernant l'emplacement du bâtiment. Par conséquent, six personnes sont décédées, quatre ont subi de graves blessures et environ 2 000 L de carburant ont fui dans l'eau¹².

En avril 2017, un bâtiment commercial de neuf mètres de longueur, le *Catatonic*, a pris l'eau et la poupe du bâtiment a coulé sous la ligne de flottaison près de Tofino en Colombie-Britannique. L'exploitant a communiqué avec la station de bateaux de sauvetage de la Garde côtière canadienne pour obtenir de l'aide et l'a informée qu'il se trouvait à trois milles marins de l'île Bartlett. Comme le bâtiment n'avait plus l'électricité, l'exploitant n'a pas été en mesure d'indiquer la position exacte, qui se trouvait en fait à six milles marins de l'île Bartlett. Les équipes de recherche et sauvetage ont repéré le bâtiment un peu plus

¹² Transportation Safety Board of Canada. *Marine Investigation Report M15P0347* (accessed on November 7, 2018)

¹² *Rapport d'enquête maritime M15P0347* du Bureau de la sécurité des transports du Canada (accédé le 7 novembre 2018)

Prolonged cold water immersion and associated cold water shock lead to their drowning.¹³

Both of these vessels would be required to carry an Automatic Identification System pursuant to the proposed Regulations.

Expanded Automatic Identification System carriage requirements would also improve situational awareness for all vessels carrying an Automatic Identification System. It would make other vessels carrying an Automatic Identification System in their vicinity more visible, allowing for earlier course adjustments, which would reduce the risk of collisions or near collisions.

Between 2008 and 2017, there was a total of 98 collisions or near collisions involving passenger vessels or ferries, resulting in five injuries.¹⁴ As shown in Table 1, in nearly 89% of these incidents, there was no Automatic Identification System on board these vessels.

de 1,5 heure après le premier appel de détresse. Bien que tous les passagers aient été récupérés, deux personnes ont été déclarées décédées. L'immersion prolongée dans l'eau froide et le choc associé à l'eau froide ont entraîné leur noyade¹³.

Ces deux bâtiments seraient tenus de transporter un système d'identification automatique en vertu du règlement proposé.

L'élargissement des exigences relatives au transport d'un système d'identification automatique améliorerait également la connaissance de la situation pour tous les bâtiments qui transportent un système d'identification automatique. Cela permettrait aux autres bâtiments transportant un système d'identification automatique à proximité d'être plus visibles et d'ajuster la trajectoire plus tôt, ce qui réduirait le risque de collisions ou de quasi-collisions.

Entre 2008 et 2017, on a enregistré un total de 98 collisions ou de quasi-collisions impliquant des bâtiments à passagers ou des traversiers, lesquelles ont entraîné cinq blessures¹⁴. Comme le montre le tableau 1, dans près de 89 % de ces incidents, il n'y avait pas de système d'identification automatique à bord de ces bâtiments.

Table 1: Collisions and near collisions involving passenger vessels and ferries between 2008 and 2017

Incident Type	Total Occurrences	Occurrences Involving Vessels Without AISs	Occurrences Involving Vessels Carrying AISs	Injuries
Collisions	33	32	1 (3%)	5
Near collisions	65	55	10 (15%)	0

Tableau 1 : Collisions et quasi-collisions impliquant des bâtiments à passagers et des traversiers entre 2008 et 2017

Type d'incident	Nombre total d'événements	Événements impliquant un bâtiment sans AIS	Événements impliquant un bâtiment transportant un AIS	Blessures
Collisions	33	32	1 (3 %)	5
Quasi-collisions	65	55	10 (15 %)	0

Without in-depth knowledge of each incident, it is difficult to determine whether an Automatic Identification System could have prevented a particular collision. However, Automatic Identification Systems are expected to make a difference in at least some of the cases that would occur in the future. It should be noted that, for vessels carrying Automatic Identification Systems, there are more avoided collisions (near collisions) than collisions, which suggests it makes a difference.

Sans une connaissance approfondie de chaque incident, il est difficile de déterminer si un système d'identification automatique aurait pu prévenir une collision en particulier. Toutefois, les systèmes d'identification automatique devraient changer les choses dans au moins certains des cas qui se produiraient à l'avenir. À cet égard, il convient de noter que pour les bâtiments dotés de systèmes d'identification automatique, le nombre de collisions évitées (quasi-collisions) est plus élevé que celui des collisions, ce

¹³ Transportation Safety Board of Canada. *Marine Investigation Report M17P0098* (accessed on November 18, 2018)

¹⁴ Transportation Safety Board of Canada. *Marine Transportation Occurrence Data* (accessed on November 19, 2018)

¹³ *Rapport d'enquête maritime M17P0098* du Bureau de la sécurité des transports du Canada (accédé le 18 novembre 2018)

¹⁴ *Données sur les événements de transport maritime* du Bureau de la sécurité des transports du Canada (accédé le 19 novembre 2018)

Damage from vessel collisions can be minimal or completely destroy the vessel. Aside from damage to the vessel, there could be casualties (injuries or fatalities) among the crew and passengers, and there could be damage to cargo. Severe collisions may result in the release of dangerous goods and pollutants, which could damage the environment. Collisions also result in lost operating revenue for the vessel owners, and lost time for passengers on board the vessels.

In addition to improving the safety of vessel operators and passengers, Automatic Identification System data can be instrumental in providing additional information for Transportation Safety Board of Canada and Transport Canada marine incident investigations in the event of an accident or incident. The data would be valuable for government and academic research.

Costs

Owners of vessels registered in Canada would incur an estimated present value total cost of \$4.85 million (in 2017 dollars) for the period 2019–2028, using a discount rate of 7%, or an annualized cost of \$690,000 per year. Table 2 provides a breakdown of cost by region, and the estimated number of vessels in scope in each region.

Table 2: Breakdown of estimated affected vessels and total costs by region (Affected vessels and costs over 2019–2028; present value is expressed in 2017 dollars, discounted to 2019 using a rate of 7%)

Region	Number of Affected Vessels	Present Value Total Cost (\$ Millions)
Pacific	666	2.62
Prairie	2	0.01
Ontario	239	0.92
Quebec	94	0.34
Atlantic	244	0.96
Total	1 245	4.85

qui donne à penser que le transport du système change les choses.

Les dommages causés par les collisions avec des bâtiments peuvent être minimes ou peuvent détruire complètement le bâtiment. Outre les dommages causés au bâtiment, il pourrait y avoir des victimes (blessures ou décès) parmi l'équipage et les passagers, et il pourrait y avoir des dommages au fret. Les collisions graves peuvent entraîner la libération de matières dangereuses et de polluants, ce qui pourrait causer des torts à l'environnement. Les collisions entraînent également une perte de recettes d'exploitation pour les propriétaires de bâtiments et une perte de temps pour les passagers à bord.

En plus d'améliorer la sécurité des exploitants de bâtiments et des passagers, les données des systèmes d'identification automatique peuvent contribuer à fournir des renseignements supplémentaires aux fins des enquêtes du Bureau de la sécurité des transports du Canada et de Transports Canada sur les incidents maritimes en cas d'accident ou d'incident. Ces données seraient utiles pour la recherche gouvernementale et universitaire.

Coûts

Les propriétaires de bâtiments immatriculés au Canada engageraient un coût total à valeur actualisée estimé à 4,85 millions de dollars (en dollars de 2017) pour la période de 2019 à 2028, selon un taux d'actualisation de 7 %, ou un coût amorti sur une base annuelle de 690 000 \$ par année. Le tableau 2 fournit une ventilation des coûts par région et du nombre estimatif de bâtiments visés dans la portée dans chaque région.

Tableau 2 : Ventilation des bâtiments visés estimés et des coûts totaux par région (Bâtiments visés et coûts pour la période de 2019 à 2028; la valeur actualisée est exprimée en dollars de 2017, actualisée à l'année 2019 au taux de 7 %)

Région	Nombre de bâtiments visés	Valeur actualisée du total des coûts (en M\$)
Pacifique	666	2,62
Prairie	2	0,01
Ontario	239	0,92
Québec	94	0,34
Atlantique	244	0,96
Total	1 245	4,85

Automatic Identification Systems unit cost

Since a Class B Automatic Identification System costs less than a Class A system, it is assumed shipowners would comply with the regulations by installing a Class B Automatic Identification System on board their vessels. Units are commercially available from a variety of retailers. The estimated total cost to purchase and install a unit and train staff to operate it is \$2,450. A breakdown of costs is presented in Table 3.

Table 3: Automatic Identification Systems unit costs

	Assumed Cost (2017 dollars)
Acquisition of AIS (transceiver, cables and antenna)	\$1,650
Installation and set-to-work	\$500
Training	\$300
Total	\$2,450
Acquisition, installation and training costs were adjusted from <i>A Benefit-Cost Analysis for Automatic Identification System (AIS) on Canadian Domestic Vessels</i> conducted by Weir Canada, Inc. Dollar values in 2009 are inflated to 2017 values using the Consumer Price Index.	

Class B Automatic Identification Systems units are fairly low maintenance and require little training to operate. A Class B Automatic Identification System installation consists of a main unit and two antennas that may be combined. The equipment requires little to no preventive maintenance. Mariners are mostly expected to be instructed on their use through on-the-job training.

The expected life of a unit is around 10 years. To account for the cost of training new staff, replacing broken antennas and cables or replacing damaged units, each vessel is expected to incur an average annual cost of \$300¹⁵. This is an average cost; many vessel owners would incur near zero annual costs for several years if they have no staff turnover and take reasonable care of their equipment.

¹⁵ The regulatory analysis for *Vessel Requirements for the Notice of Arrival and Departure, and Automatic Identification System* [USCG-2005-21869] published December 2014. Assumed average annual maintenance costs of \$250 (US\$, 2014) [accessed: November 18, 2018].

Coûts unitaires des systèmes d'identification automatique

Étant donné qu'un système d'identification automatique de classe B coûte moins cher qu'un système de classe A, on suppose que les propriétaires de bâtiments se conformeraient à la réglementation en installant un système d'identification automatique de classe B à bord de leurs bâtiments. Les unités sont offertes sur le marché par divers détaillants. Le coût estimatif total d'achat et d'installation d'une unité et de formation des membres du personnel pour le faire fonctionner est de 2 450 \$. Une ventilation des coûts est présentée dans le tableau 3.

Tableau 3 : Coûts unitaires des systèmes d'identification automatique

	Coût présumé (dollars de 2017)
Acquisition des AIS (émetteur-récepteur, câbles et antenne)	1 650 \$
Installation et mise en marche	500 \$
Formation	300 \$
Total	2 450 \$
Les coûts d'acquisition, d'installation et de formation ont été rajustés à partir du document <i>A Benefit-Cost Analysis for Automatic Identification System (AIS) on Canadian Domestic Vessels</i> rédigé par Weir Canada, Inc. Les valeurs en dollars de 2009 sont gonflées aux valeurs de 2017 en utilisant l'indice des prix à la consommation.	

Les unités des systèmes d'identification automatique de classe B demandent relativement peu d'entretien et exigent peu de formation pour les faire fonctionner. L'installation d'un système d'identification automatique de classe B consiste en une unité principale et deux antennes qui peuvent être combinées. L'équipement exige peu ou pas d'entretien préventif. On s'attend surtout à ce que les marins reçoivent une formation sur l'utilisation dans le cadre d'une formation en cours d'emploi.

La durée de vie prévue d'une unité est d'environ 10 ans. Pour tenir compte du coût de la formation des nouveaux membres du personnel, du remplacement des antennes et des câbles brisés ou du remplacement des unités endommagées, on prévoit que chaque bâtiment engagera un coût annuel moyen de 300 \$.¹⁵ Il s'agit d'un coût moyen; de nombreux propriétaires de bâtiments engageraient des coûts annuels près de zéro pendant plusieurs années s'ils n'ont pas de roulement du personnel et s'ils prennent raisonnablement soin de leur équipement.

¹⁵ L'analyse réglementaire de *Vessel Requirements for the Notice of Arrival and Departure, and Automatic Identification System* [USCG-2005-21869] publiée en décembre 2014. Coûts d'entretien annuels moyens présumés de 250 \$ (\$ US, 2014) [en anglais seulement] (accédé le 18 novembre 2018).

Cost-benefit statement

	Base Year: 2019	Discount Rate: 7%	Price Year: \$CAN 2017			Final Year: 2028	
A. Quantified impacts							
		2019	2025	2028	Total (Present Value)	Annualized Average	
Costs	Vessels owners (\$, millions)	2.34	0.26	0.23	\$4.85	\$690,193	
B. Qualitative benefits							
<ul style="list-style-type: none"> Enhanced ability to monitor, assess and enforce measures related to the conservation of whales. Reduced risk of loss of life or serious injury at sea by enhancing the ability of search and rescue to coordinate a response when vessels are in distress. 							

Énoncé des coûts-avantages

	Année de référence : 2019	Taux d'actualisation : 7 %	Année du prix : \$ CA 2017			Dernière année : 2028	
A. Incidences quantitatives							
		2019	2025	2028	Total (valeur actualisée)	Moyenne sur une base annuelle	
Coûts	Propriétaires de bâtiments (\$, millions)	2,34	0,26	0,23	4,85 \$	690 193 \$	
B. Avantages qualitatifs							
<ul style="list-style-type: none"> Capacité accrue à surveiller, évaluer et appliquer les mesures liées à la conservation des baleines. Réduction du risque de perte de vie ou de blessures graves en mer en améliorant la capacité de recherche et de sauvetage afin de coordonner une intervention lorsque des bâtiments sont en détresse. 							

Sensitivity

A sensitivity analysis was conducted varying the number of affected vessels and the costs associated with Automatic Identification Systems units.

Special attention was taken to ensure that vessel count estimates are as accurate as possible, but it is impossible to know the precise operating area of every vessel in Canada.

Costs would vary between vessels, depending on the type of unit purchased and the ease of installation. For vessel owners that purchase simple units that are easily installed, the present value total cost, including annual maintenance and training, may be as low as \$2,200 over 10 years. More sophisticated units that are more labour-intensive to install, and require more maintenance and training, would have a present value total cost of around \$6,600 over 10 years. In the central scenario, the present value total cost for one vessel to install and maintain an Automatic Identification System is estimated to be \$4,400 over 10 years.

Sensibilité

Une analyse de sensibilité faisant varier le nombre de bâtiments touchés et les coûts associés aux unités des systèmes d'identification automatique a été effectuée.

Une attention particulière a été portée pour faire en sorte que les estimations du nombre de bâtiments sont aussi exactes que possible, mais il est impossible de connaître la zone d'exploitation précise de chaque bâtiment au Canada.

Les coûts varient entre les bâtiments, selon le type d'unité achetée et la facilité d'installation. Dans le cas des propriétaires de bâtiments qui achètent des unités simples faciles à installer, la valeur actualisée du total des coûts, y compris l'entretien et la formation annuels, peut être aussi faible que 2 200 \$ sur 10 ans. Des unités plus perfectionnées qui exigent plus de main-d'œuvre pour l'installation et exigent plus d'entretien et de formation auraient une valeur actualisée du total des coûts d'environ 6 600 \$ sur 10 ans. Dans le scénario principal, la valeur actualisée du total des coûts d'un bâtiment pour l'installation et l'entretien d'un système d'identification automatique est estimée à 4 400 \$ sur 10 ans.

As shown in Table 4, the impact of the proposed amendments remains low, even with an initial vessel count of 30% higher when the highest cost is assumed. For the proposed amendment to have a significant impact, the number of affected vessels would need to be 38% greater than the central estimate (1 539 affected vessels by 2028) and the highest cost estimate (\$6,600 per unit) would need to be used.

Table 4: Sensitivity matrix for Automatic Identification Systems unit costs and vessel counts (Present value total cost over 2019–2028, expressed in 2017 dollars, discounted to 2019 using a rate of 7%)

Vessel Count (Total by 2028)	Automatic Identification Systems Unit Cost		
	Low Initial — \$908 Annual — \$200	Central Initial — \$2,448 Annual — \$300	High Initial — \$3,987 Annual — \$400
Low (–30%) — 991 vessels	1.68	3.39	5.10
Central — 1 245 vessels	2.40	4.85	7.30
High (+30%) — 1 580 vessels	3.11	6.30	9.48

Small business lens

Around 95% of the affected vessel owners operate three vessels or fewer, and would likely be small businesses.

The proposed amendments are designed to control the incremental burden on small businesses. The requirements allow vessel owners the option of purchasing a Class A or Class B Automatic Identification System. Class B units are less costly and easier to install than Class A units. Costs would be lower for smaller businesses since they would require less staff training.

The proposed amendments affect only businesses with vessels certified to carry 12 passengers or more, or vessels that are eight metres or more in length and are certified to carry passengers. This would exempt many smaller businesses that may have difficulty complying with the regulations.

Comme on peut le voir dans le tableau 4, les répercussions des modifications proposées demeurent faibles, même si le nombre initial de bâtiments a augmenté de 30 % lorsqu'on prend pour hypothèse le coût le plus élevé. Pour que la modification proposée ait une répercussion importante, le nombre de bâtiments touchés devrait être supérieur de 38 % à l'estimation centrale (1 539 bâtiments touchés d'ici 2028) et l'estimation du coût le plus élevé (6 600 \$ par unité) devrait être utilisée.

Tableau 4 : Matrice de sensibilité pour les coûts des unités des systèmes d'identification automatique et le nombre de bâtiments (Valeur actualisée du total des coûts de 2019 à 2028, exprimée en dollars de 2017, actualisée à 2019 utilisant un taux de 7 %)

Nombre de bâtiments (total d'ici 2028)	Coût unitaire des systèmes d'identification automatique		
	Faible Initial — 908 \$ Par année — 200 \$	Central Initial — 2 448 \$ Par année — 300 \$	Élevé Initial — 3 987 \$ Par année — 400 \$
Faible (–30 %) — 991 bâtiments	1,68	3,39	5,10
Central — 1 245 bâtiments	2,40	4,85	7,30
Élevé (+30 %) — 1 580 bâtiments	3,11	6,30	9,48

Lentille des petites entreprises

Environ 95 % des propriétaires de bâtiments touchés exploitent trois bâtiments ou moins et seraient probablement de petites entreprises.

Les modifications proposées visent à contrôler le fardeau supplémentaire imposé aux petites entreprises. Les exigences permettent aux propriétaires de bâtiments d'acheter un système d'identification automatique de classe A ou de classe B. Les unités de classe B sont moins coûteuses et plus faciles à installer que les unités de classe A. Les coûts seraient moins élevés pour les petites entreprises, car elles nécessiteraient moins de formation pour les membres du personnel.

Les modifications proposées concernent uniquement les entreprises dont les bâtiments sont autorisés à transporter 12 passagers ou plus, ou les bâtiments de huit mètres ou plus qui sont autorisés à transporter des passagers. Cela permettrait d'exclure de nombreuses petites entreprises qui pourraient avoir de la difficulté à se conformer à la réglementation.

One-for-one rule

The proposed amendments would have no impact on administrative burden costs.

Regulatory cooperation and alignment

The more than 12 passenger threshold, associated with this regulatory proposal, would align with the definition of passenger ship from Part A, Regulation 2, of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, which defines a passenger ship as a ship that carries more than 12 passengers.

The optional requirement to carry a Class B Automatic Identification System (as opposed to a Class A Automatic Identification System) also somewhat aligns with current United States regulatory requirements for certain vessels to be fitted with a Class B Automatic Identification System.

Strategic environmental assessment

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required.

Gender-based analysis plus

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

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

If approved by the Governor in Council, the coming into force date of this regulatory amendment would be June 15, 2019.

Compliance and enforcement

Compliance and enforcement of these proposed requirements would be addressed nationally through annual inspections for passenger vessels that are certified to carry more than 12 passengers. Checking whether an Automatic Identification System is on board would be added to the annual inspection.

In the case of passenger vessels that are eight metres or more in length and carrying fewer than 13 passengers,

Règle du « un pour un »

Les modifications proposées n'auraient aucune incidence sur les coûts du fardeau administratif.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Le seuil de plus de 12 passagers associé à ce projet de règlement s'harmoniserait avec la définition de bâtiment à passagers dans la partie A, Règlement 2, de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, qui définit un bâtiment à passagers comme un bâtiment qui transporte plus de 12 passagers.

L'exigence facultative de transporter un système d'identification automatique de classe B (par opposition à un système d'identification automatique de classe A) s'harmonise également dans une certaine mesure aux exigences réglementaires en vigueur aux États-Unis selon lesquelles certains bâtiments doivent être munis d'un système d'identification automatique de classe B.

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet concernant l'évaluation environnementale de la politique, du plan et des propositions*, une analyse préliminaire a conclu qu'une évaluation environnementale stratégique n'est pas requise.

Analyse comparative entre les sexes plus

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

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

Mise en œuvre

Si elle est approuvée par la gouverneure en conseil, la date d'entrée en vigueur de la présente modification réglementaire serait le 15 juin 2019.

Conformité et application

La conformité et l'application de ces exigences proposées seraient abordées à l'échelle nationale au moyen d'inspections annuelles pour les bâtiments à passagers autorisés à transporter plus de 12 passagers. La vérification de la présence d'un système d'identification automatique à bord serait ajoutée à l'inspection annuelle.

Dans le cas des bâtiments à passagers de huit mètres ou plus de longueur et transportant moins de 13 passagers, la

compliance and enforcement will be addressed nationally through current risk-based inspections.

Contact

Elizabeth Werszko
Manager
Marine Safety and Security
Transport Canada
Place de Ville, Tower C, 10th Floor
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-993-9233
Fax: 613-993-8196
Email: elizabeth.werszko@tc.gc.ca

conformité et l'application de la loi seront abordées à l'échelle nationale au moyen des inspections actuelles axées sur le risque.

Personne-ressource

Elizabeth Werszko
Gestionnaire
Sécurité et sûreté maritimes
Transports Canada
Place de Ville, Tour C, 10^e étage
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-993-9233
Télécopieur : 613-993-8196
Courriel : elizabeth.werszko@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to subsections 120(1) and 190(1) of the *Canada Shipping Act, 2001*^a, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Navigation Safety Regulations (Automatic Identification Systems)*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 15 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 Elizabeth Werszko, Manager, Marine Safety & Security, Transport Canada, Place de Ville, Tower C, 10th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario, K1A 0N5 (tel.: 613-993-9233; fax: 613-993-8196; email: elizabeth.werszko@tc.gc.ca).

Ottawa, January 31, 2019

Jurica Čapkun
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu des paragraphes 120(1) et 190(1) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^a, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité de la navigation (systèmes d'identification automatique)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 15 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 Elizabeth Werszko, gestionnaire, Sécurité et sûreté maritimes, Transports Canada, Place de Ville, tour C, 10^e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-993-9233; téléc. : 613-993-8196; courriel : elizabeth.werszko@tc.gc.ca).

Ottawa, le 31 janvier 2019

Le greffier adjoint du Conseil privé
Jurica Čapkun

^a S.C. 2001, c. 26

^a L.C. 2001, ch. 26

Regulations Amending the Navigation Safety Regulations (Automatic Identification Systems)

1 Section 65 of the *Navigation Safety Regulations*¹ is replaced by the following:

65 (1) Every vessel of 150 gross tonnage or more that is carrying more than 12 passengers and engaged on an international voyage shall be fitted with an Automatic Identification System (AIS) Class A.

(2) Every vessel, other than a fishing vessel, of 300 gross tonnage or more that is engaged on an international voyage shall be fitted with an AIS Class A.

(3) Every vessel, other than a fishing vessel, of 500 gross tonnage or more that is not engaged on an international voyage shall be fitted with an AIS Class A.

(4) Every vessel, other than a vessel subject to subsections (1) to (3), that is engaged on a voyage other than a sheltered waters voyage shall be fitted with an AIS Class A that meets the standards specified at item 15 of Schedule 1 or an AIS Class B if

(a) the vessel is certified to carry more than 12 passengers; or

(b) the vessel is eight metres or more in length and is certified to carry passengers.

(5) The AIS shall

(a) automatically provide information, including the vessel's identity, type, position, course, speed and other safety-related information, to appropriately equipped shore stations, other vessels and aircraft;

(b) automatically receive such information from similarly fitted vessels;

(c) monitor and track vessels; and

(d) exchange data with shore-based facilities.

(6) The AIS Class A shall be operated taking into account the annex to IMO Resolution A.917(22), *Guidelines for the Onboard Operational Use of Shipborne Automatic Identification Systems (AIS)*.

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité de la navigation (systèmes d'identification automatique)

1 L'article 65 du *Règlement sur la sécurité de la navigation*¹ est remplacé par ce qui suit :

65 (1) Les bâtiments d'une jauge brute de 150 ou plus qui transportent plus de 12 passagers et qui effectuent un voyage international doivent être munis d'un système d'identification automatique (AIS) de classe A.

(2) À l'exception des bâtiments de pêche, les bâtiments d'une jauge brute de 300 ou plus qui effectuent un voyage international doivent être munis d'un AIS de classe A.

(3) À l'exception des bâtiments de pêche, les bâtiments d'une jauge brute de 500 ou plus qui n'effectuent pas un voyage international doivent être munis d'un AIS de classe A.

(4) Les bâtiments ci-après, autres que les bâtiments visés aux paragraphes (1) à (3), qui effectuent un voyage autre qu'un voyage en eaux abritées doivent être munis d'un AIS de classe A qui est conforme aux normes spécifiées à l'article 15 de l'annexe 1 ou d'un AIS de classe B :

a) les bâtiments qui sont autorisés à transporter plus de 12 passagers;

b) les bâtiments d'une longueur de huit mètres ou plus qui sont autorisés à transporter des passagers.

(5) L'AIS doit :

a) fournir automatiquement aux stations côtières, aux autres bâtiments et aux aéronefs qui sont équipés du matériel approprié des renseignements, notamment l'identité du bâtiment, son type, sa position, son cap, sa vitesse ainsi que d'autres renseignements liés à la sécurité;

b) recevoir automatiquement de tels renseignements des bâtiments munis du même équipement;

c) surveiller et suivre les bâtiments;

d) échanger des données avec les installations à terre.

(6) L'AIS de classe A doit être exploité en tenant compte de l'annexe de la résolution A.917(22) de l'OMI, *Directives pour l'exploitation, à bord des navires, des systèmes d'identification automatique (AIS)*.

¹ SOR/2005-134

¹ DORS/2005-134

(7) The AIS Class B shall meet one of the following standards of the International Electrotechnical Commission:

(a) IEC 62287-1: *Maritime navigation and radiocommunication equipment and systems – Class B shipborne equipment of the automatic identification system (AIS) – Part 1: Carrier-sense time division multiple access (CSTDMA) techniques*; or

(b) IEC 62287-2: *Maritime navigation and radiocommunication equipment and systems – Class B shipborne equipment of the automatic identification system (AIS) – Part 2: Self-organising time division multiple access (SOTDMA) techniques*.

(8) Every vessel fitted with an AIS shall maintain it in operation at all times.

(9) Subsections (5) and (8) do not apply

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

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

(10) For the purposes of subsection (4), *sheltered waters voyage* has the same meaning as in the *Vessel Certificates Regulations*.

(11) For the purposes of section 51 and paragraph 52(1)(a), an AIS Class B is not considered to be equipment referred to in this section.

2 The portion of item 15 of Schedule 1 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:

Column 1	
Item	Equipment
15	Automatic identification systems (AISs) Class A

3 These Regulations come into force on June 15, 2019.

(7) L’AIS de classe B doit être conforme à l’une des normes de la Commission électrotechnique internationale suivantes :

a) CEI 62287-1 : *Maritime navigation and radiocommunication equipment and systems – Class B shipborne equipment of the automatic identification system (AIS) – Part 1 : Carrier-sense time division multiple access (CSTDMA) techniques* (norme disponible en anglais seulement);

b) CEI 62287-2 : *Maritime navigation and radiocommunication equipment and systems – Class B shipborne equipment of the automatic identification system (AIS) – Part 2 : Self-organising time division multiple access (SOTDMA) techniques* (norme disponible en anglais seulement).

(8) Les bâtiments munis d’un AIS doivent le maintenir en fonctionnement en tout temps.

(9) Les paragraphes (5) et (8) ne s’appliquent pas :

a) lorsque des règles, des normes ou des accords internationaux prévoient la protection des renseignements de navigation;

b) aux bâtiments qui ne sont pas utilisés à des fins commerciales et qui appartiennent à Sa Majesté du chef du Canada ou à un gouvernement étranger qui est partie à la Convention de sécurité, ou qui sont exploités par eux.

(10) Pour l’application du paragraphe (4), *voyage en eaux abritées* s’entend au sens du *Règlement sur les certificats de bâtiment*.

(11) Pour l’application de l’article 51 et de l’alinéa 52(1)a), l’AIS de classe B est réputé ne pas être un équipement visé au présent article.

2 Le passage de l’article 15 de l’annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	
Article	Équipement
15	Systèmes d’identification automatique (AIS) de classe A

3 Le présent règlement entre en vigueur le 15 juin 2019.

INDEX

COMMISSIONS

Canadian International Trade Tribunal

Appeal	
Notice No. HA-2018-025.....	331
Inquiry	
Ships and vessels — repair, refits and conversions (including dry docking).....	331
Order.....	332

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

Administrative decisions.....	334
Decisions	334
* Notice to interested parties.....	333
Part 1 applications	333

Public Service Commission

Public Service Employment Act	
Permission and leave granted (Seale, James).....	334

GOVERNMENT NOTICES

Environment, Dept. of the

Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Notice of intent to amend the Domestic Substances List under subsection 87(3) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999 to indicate that subsection 81(3) of that Act applies to the substance hexanedioic acid, diisodecyl ester, also known as DIDA	305
Order 2019-87-02-02 Amending the Non-domestic Substances List	313

Environment, Dept. of the, and Dept. of Health

Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Publication of final decision after screening assessment of a substance — hexanedioic acid, diisodecyl ester (DIDA), CAS RN 27178-16-1 — specified on the Domestic Substances List (subsection 77(6) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)	314
Publication of final decision after screening assessment of nine substances in the Benzoates Group specified on the Domestic Substances List (paragraphs 68(b) and (c) or subsection 77(6) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)	318

GOVERNMENT NOTICES — Continued

Industry, Dept. of

Appointments.....	321
-------------------	-----

Privy Council Office

Appointment opportunities.....	325
--------------------------------	-----

Public Safety and Emergency Preparedness, Dept. of

Criminal Code	
Revocation of designation as fingerprint examiner.....	322
Two-year review of list of entities established pursuant to section 83.05 of the Criminal Code	323

Superintendent of Financial Institutions, Office of the

Bank Act	
Motus Bank — Order to commence and carry on business.....	324

Transport, Dept. of

Canada Marine Act	
Vancouver Fraser Port Authority — Supplementary letters patent	323

ORDERS IN COUNCIL

Transport, Dept. of

Certificate of intent to amalgamate port authorities	335
--	-----

PARLIAMENT

House of Commons

* Filing applications for private bills (First Session, 42nd Parliament)	330
--	-----

PROPOSED REGULATIONS

Transport, Dept. of

Canada Shipping Act, 2001	
Regulations Amending the Navigation Safety Regulations (Automatic Identification Systems).....	339

* This notice was previously published.

INDEX

AVIS DU GOUVERNEMENT

Conseil privé, Bureau du	
Possibilités de nominations	325
Environnement, min. de l'	
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Arrêté 2019-87-02-02 modifiant la Liste extérieure	313
Avis d'intention de modifier la Liste intérieure en vertu du paragraphe 87(3) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) pour indiquer que le paragraphe 81(3) de cette loi s'applique à la substance adipate de diisodécyle (aussi appelée DIDA)	305
Environnement, min. de l', et min. de la Santé	
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Publication de la décision finale après évaluation préalable d'une substance — l'adipate de diisodécyle (DIDA), NE CAS 27178-16-1 — inscrite sur la Liste intérieure [paragraphe 77(6) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]	314
Publication de la décision finale après évaluation préalable de neuf substances du groupe des benzoates inscrites sur la Liste intérieure [alinéas 68b) et c) ou paragraphe 77(6) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]	318
Industrie, min. de l'	
Nominations	321
Sécurité publique et de la Protection civile, min. de la	
Code criminel	
Examen biennal de la liste d'entités établie en vertu de l'article 83.05 du Code criminel	323
Révocation de nomination à titre de préposé aux empreintes digitales	322
Surintendant des institutions financières, Bureau du	
Loi sur les banques	
Banque Motus — Autorisation de fonctionnement	324

AVIS DU GOUVERNEMENT (suite)

Transports, min. des	
Loi maritime du Canada	
Administration portuaire Vancouver Fraser — Lettres patentes supplémentaires	323

COMMISSIONS

Commission de la fonction publique	
Loi sur l'emploi dans la fonction publique	
Permission et congé accordés (Seale, James)	334
Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	
* Avis aux intéressés	333
Décisions	334
Décisions administratives	334
Demandes de la partie 1	333
Tribunal canadien du commerce extérieur	
Appel	
Avis n° HA-2018-025	331
Enquête	
Navires et bateaux — réparation, radoub et transformation (mise en cale sèche comprise)	331
Ordonnance	332

DÉCRETS

Transports, min. des	
Certificat d'intention de fusionner des administrations portuaires	335

PARLEMENT

Chambre des communes	
* Demandes introductives de projets de loi privés (Première session, 42 ^e législature)	330

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Transports, min. des	
Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada	
Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité de la navigation (systèmes d'identification automatique)	339

* Cet avis a déjà été publié.